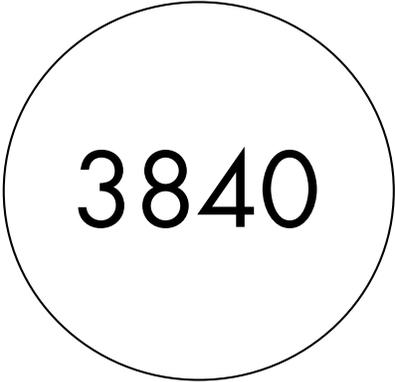


Documento CONPES

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL
REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN



3840

IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA EQUIDAD

Departamento Nacional de Planeación: SDS, DIES, DIFP, OAJ
Ministerio de Transporte
Ministerio de Hacienda y Crédito Público

Versión aprobada

Bogotá, D.C., 03 de agosto de 2015

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL CONPES

Juan Manuel Santos Calderón
Presidente de la República

Germán Vargas Lleras
Vicepresidente de la República

María Lorena Gutiérrez Botero
Ministra de la Presidencia

Juan Fernando Cristo Bustos
Ministro del Interior

María Ángela Holguín Cuéllar
Ministra de Relaciones Exteriores

Mauricio Cárdenas Santamaría
Ministro de Hacienda y Crédito Público

Yesid Reyes Alvarado
Ministro de Justicia y del Derecho

Luis Carlos Villegas Echeverri
Ministro de Defensa Nacional

Aurelio Iragorri Valencia
Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural

Alejandro Gaviria Uribe
Ministro de Salud y Protección Social

Luis Eduardo Garzón
Ministro de Trabajo

Tomás González Estrada
Ministro de Minas y Energía

Cecilia Álvarez-Correa
Ministra de Comercio, Industria y Turismo

Gina Parody d'Echeona
Ministra de Educación Nacional

Gabriel Vallejo López
Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible

Luis Felipe Henao Cardona
Ministro de Vivienda, Ciudad y Territorio

David Luna Sánchez
Ministro de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones

Natalia Abello Vives
Ministra de Transporte

Mariana Garcés Córdoba
Ministra de Cultura

Simón Gaviria Muñoz
Director General del Departamento Nacional de Planeación

Luis Fernando Mejía Alzate
Subdirector Sectorial y
Secretario Técnico del CONPES

Manuel Fernando Castro Quiroz
Subdirector Territorial y
de Inversión Pública

Resumen ejecutivo

El desarrollo de infraestructura moderna y servicios de transporte competitivos es el mecanismo más expedito para posicionar productos colombianos en el exterior, incrementar el comercio interno y promover las ventajas de la especialización regional que generan sofisticación. De igual forma, permite al Estado fortalecer su presencia en la totalidad del territorio para que los ciudadanos puedan beneficiarse de su oferta social: servicios públicos, inversión productiva y seguridad.

En ese sentido, el Ministerio de Transporte en coordinación con sus entidades adscritas, ha formulado el programa Vías para la Equidad, que tiene como fin la consolidación de corredores de la red vial primaria, secundaria y de las vías de acceso a conglomerados urbanos para garantizar la conectividad entre los centros de producción y de consumo y para fortalecer la presencia del Estado en el territorio nacional.

En este documento se presentan las generalidades del programa, cuya ejecución quedará en cabeza del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), y se presenta a consideración del CONPES la declaratoria de importancia estratégica de aquellos que exceden el actual periodo de gobierno. El programa tiene un costo total de 3,91 billones de pesos, de los cuales se espera invertir 2,18 billones de pesos durante las vigencias 2015-2018 y 1,73 billones de pesos durante el periodo 2016-2019.

Clasificación: H54

Palabras claves: Asociación Público Privada, Proyectos 4G, Red vial nacional, Red vial regional.

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....	6
2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN.....	7
3. DEFINICIÓN DE LA POLÍTICA.....	9
3.1 Objetivo	9
3.2 Programa Vías para la Equidad	9
3.3 Descripción de los proyectos.....	11
3.3.1 Vía de acceso al puerto de Barranquilla.....	13
3.3.2 Segunda calzada Cartagena-Barranquilla	14
3.3.3 Transversal de Boyacá (Chiquinquirá-Dos y Medio)	16
3.3.4 La Fuente-Estación Uribe, San Marcel-Maltería.(Intersecciones).....	17
3.3.5 Tercer Carril: Mosquera-Anapoima	19
3.3.6 Y de Ciénaga-Tasajera (Variante Sur de Ciénaga)	21
3.3.7 Corredor del sur (San Miguel-Santa Ana)	24
3.3.1 Los Curos-Málaga	25
3.3.2 El Viajano-San Marcos	26
3.4 Impacto Económico del programa	28
3.5 Plan de acción	28
3.6 Seguimiento	29
3.7 Financiamiento	29
4. RECOMENDACIONES	31
5. BIBLIOGRAFÍA.....	32
6. ANEXOS.....	33

SIGLAS Y ABREVIACIONES

ANLA	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales
APP	Asociaciones Público Privadas
ICCU	Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca
CONFIS	Consejo Superior de Política Fiscal
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
DIES	Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible, DNP
DIFP	Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas, DNP
DNP	Departamento Nacional de Planeación
INVÍAS	Instituto Nacional de Vías
OAJ	Oficina Asesora Jurídica, DNP
SDS	Subdirección Sectorial, DNP
SINA	Sistema Nacional Ambiental
SPI	Sistema de Seguimiento a Proyectos
TPD	Tránsito promedio diario

1. INTRODUCCIÓN

En las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018: *Todos por un nuevo país*, se señala el atraso en la provisión de infraestructura logística y de transporte como uno de los principales obstáculos para el desarrollo económico y la consolidación de la paz en Colombia. En efecto, este atraso genera altos costos de transporte que restan competitividad a los productos locales en mercados internacionales; frenan la integración regional, propiciando regiones auto-contenidas y desaprovechando los beneficios de la especialización y del comercio interior; y dificultan también el crecimiento del sector rural e incluso, la presencia del Estado en muchas zonas del país, a través de la prestación de servicios básicos como educación, salud y seguridad.

Este atraso se explica en gran medida por los bajos niveles de inversión en infraestructura de transporte, menos del 1% del PIB durante la primera década del siglo XXI. Por esta razón, desde el Gobierno nacional se emprendieron acciones para aumentar los niveles de inversión en infraestructura de transporte vinculando, por ejemplo, recursos del sector privado a través de las Asociaciones Público Privadas (APP). Este esquema permitió la puesta en marcha del programa conocido como "Concesiones de Cuarta Generación", que contempla más de 40 proyectos para la intervención de más de 7.000 km, de los cuales más de 1.200 km son en doble calzada.

A pesar de estos grandes esfuerzos, aún es necesario garantizar la conectividad de las grandes troncales a través de vías que aportan capilaridad al sistema y permiten irrigar los beneficios de las inversiones en infraestructura a lo largo del país. En este sentido, se ha priorizado un conjunto de proyectos complementarios a los corredores concesionados o de alto impacto regional que, por su naturaleza, deben ser realizados a través de obra pública, en un programa denominado Vías para la Equidad.

A través del desarrollo de estos proyectos se pretende responder a la demanda social y económica del país con ingeniería de alta calidad para enfrentar los retos de la adaptabilidad de la infraestructura al medio físico, sin generar efectos negativos en el medio natural, social y económico de las zonas intervenidas y conexas, no solo por la ejecución de las obras, sino por la operación de las mismas a nivel regional y local.

El presente documento presenta al Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES el programa Vías Para La Equidad y somete a su consideración la importancia estratégica de nueve proyectos incluidos en dicho programa cuya ejecución excede el periodo de gobierno. Para esto se presenta: i) la descripción general del programa Vías para la Equidad, ii) la descripción detallada de los proyectos que superan la vigencia del actual gobierno, objeto de la declaratoria de importancia estratégica, iii) los impactos y beneficios de los nueve proyectos de importancia estratégica y iv) la financiación de programa.

2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

La infraestructura de transporte es uno de los principales pilares de la competitividad (OCDE, 2013) y constituye uno de los motores del crecimiento económico y el desarrollo social (CEPAL, 2012). Por esta razón, en el documento de política de largo plazo denominado *Visión Colombia II Centenario–2019*¹, se destaca el papel fundamental del sector transporte en la integración nacional e internacional del territorio, al vincular actividades económicas, productivas, comerciales y sociales.

En ese sentido, el documento CONPES 3536 del 2008 resaltó la estrategia relacionada con el fortalecimiento de la red vial de carreteras que alimentan los corredores de comercio exterior, a través de vías transversales, para lo cual se implementó el Programa “Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad”. A través de los documentos CONPES 3705 y 3706 de 2011, se modificó el documento CONPES 3536 y se declaró la importancia estratégica del programa “Corredores para la Prosperidad”, ambos con el objeto de dar continuidad a la estrategia de conexión transversal y complementaria iniciada con el programa de Competitividad. Como resultado de estos programas, se han intervenido 23 Corredores, logrando el mejoramiento de 440 km, la rehabilitación de 122 km y la construcción de 67 puentes en la red nacional en 19 departamentos².

Sumado a lo anterior, la Misión Sistema de Ciudades adelantada por el DNP estableció la necesidad de armonizar la continuidad de los corredores de comercio exterior con las particularidades de movilidad interna en las áreas urbanas, siendo necesario evaluar alternativas de solución local con una visión integral de corredores de transporte y desarrollo de los territorios.

Además, la reconstrucción de las vías impactadas por el fenómeno de La Niña en los años 2010-2011, evidenció la necesidad de involucrar medidas de reducción de riesgo y de adaptación al cambio climático en la planificación de las acciones del sector transporte, razón por la cual, la atención de corredores cuya vulnerabilidad se ha identificado con este tipo de criterios se hace prioritaria.

Por otra parte, el modo carretero presenta la mayor participación dentro del total de movilización de carga en Colombia con un 73,2%, comportamiento que se ha mantenido relativamente estable desde el año 2004. Así, en el año 2013 se movilizaron más de 220

¹ Documento con el cual se presenta un panorama general de cómo debe ser el país cuando se conmemoren dos siglos de vida política independiente.

² A diciembre de 2009, antes de la puesta en marcha de los programas, el porcentaje de la red vial pavimentada en buen estado era de 48,3%. Al finalizar la vigencia 2014, tras cuatro (4) años de ejecución de los mismos, este porcentaje aumentó a 57,0%, es decir, 8,7 puntos porcentuales.

millones de toneladas por este modo. Además, si bien durante la última década el modo aéreo ha ganado participación en el movimiento pasajeros, se estima que casi 180 millones de pasajeros (89%), utilizaron las carreteras para sus viajes durante el 2013 (Gráfico 1 y Gráfico 2). Adicional a lo anterior, el parque automotor prácticamente se triplicó entre 1995 y 2013, alcanzando los 9,7 millones de vehículos, de los cuales aproximadamente el 60% son motocicletas³.

Gráfico 1. Participación anual por modo en movilización de carga (miles t)

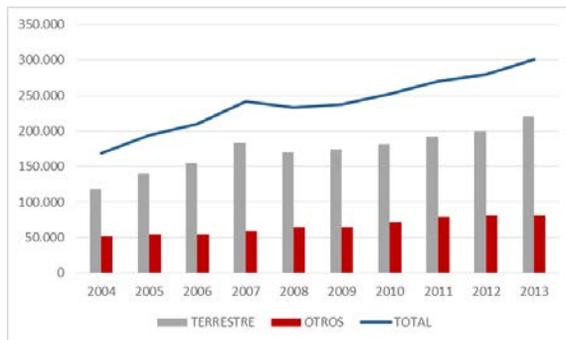
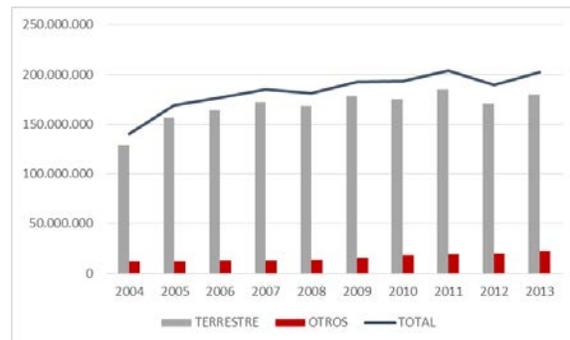


Gráfico 2. Participación anual por modo en movilización de pasajeros (nacionales)



Fuente: DNP con base en datos Anuario Estadístico: Transporte en Cifras 2013, Ministerio de Transporte.

A pesar de la importancia de este modo, el PND 2014-2018 señala que, de acuerdo con el Reporte de Competitividad Global 2014-2015 del Foro Económico Mundial, Colombia ocupa el puesto 126 en oferta de carreteras (entre 144 economías nacionales evaluadas) y destaca que la brecha en infraestructura es el resultado de contar con un porcentaje bajo de vías pavimentadas en comparación con los países pares a Colombia —aproximadamente el 11,8% de las vías se encuentran pavimentadas⁴, mientras que en Chile la cifra es 23,3%—. Este déficit de infraestructura se traduce en altos costos logísticos, equivalentes al 23% del PIB, en comparación con Chile en donde dichos costos representan el 18% del PIB. Así, de los 11.835 km de red nacional no concesionada que tiene actualmente el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) a su cargo, casi 2.900 km se encuentran sin pavimentar.

Teniendo en cuenta lo anterior, el PND identifica la necesidad de mejorar las condiciones servicio en la red nacional y regional a través de la continuación de los programas de Corredores de Prosperidad a cargo del INVÍAS y de un programa de pavimentación que priorice aquellos tramos necesarios para la construcción de la paz y el

³ Anuario Estadístico: Transporte en Cifras 2013, Ministerio de Transporte.

⁴ Este indicador incluye vías nacionales, departamentales y municipales en Colombia.

cierre de brechas regionales, y aquellos tramos que conecten ciudades capitales de departamento⁵.

Para ello, a través de un ejercicio de análisis técnico, sumado a un proceso de discusión con las regiones para la identificación de las prioridades de inversión, el INVÍAS seleccionó 56 proyectos de transporte, para la intervención de más de 900 kilómetros en 29 departamentos. Dicho programa ha sido denominado Vías para la Equidad.

3. DEFINICIÓN DE LA POLÍTICA

3.1 Objetivo

Este documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social, de conformidad con la Ley 819 de 2003⁶ y el Decreto 1068 de 2015⁷, la declaratoria de importancia estratégica de nueve proyectos que hacen parte del programa Vías para la Equidad, cuya ejecución supera el periodo de gobierno.

3.2 Programa Vías para la Equidad

Para el logro de los anteriores objetivos, se ha destinado una inversión de 3,91 billones de pesos en el periodo 2015-2019 para la atención de 25 sectores de la red vial nacional de carreteras y 32 tramos de la red regional, incluyendo accesos y pasos por conglomerados urbanos, que se relacionan en la Tabla 1.

Tabla 1. Corredores priorizados en el programa Vías para la Equidad

No.	Departamento	Corredores	Categoría red
1	Arauca	Tame-Arauca	Nacional
2	Antioquia	San Carlos -Granada	Regional
3	Atlántico	Vía de acceso al puerto de Barranquilla	Regional
4	Atlántico	Segunda Calzada Cartagena - B/Quilla ^(a)	Regional
5	Bolívar	Transversal montes de maría (Chinulito-Carmen de bolívar)	Regional
6	Boyacá	El crucero – pajarito	Nacional
8	Boyacá	Puente Boyacá-Samacá	Regional
7	Boyacá	Transversal de Boyacá (Chinququirá-dos y medio)	Nacional
9	Caldas	La Fuente-Estación Uribe, San Marcel-Maltería. (Intersecciones).	Nacional

⁵ Objetivo 4: Proveer la infraestructura y servicios de logística y transporte para la integración territorial, Estrategia V: Competitividad e infraestructura estratégicas.

⁶ Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.

⁷ Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público (artículo 2.8.1.7.1.2, sección 1, capítulo 7).

No.	Departamento	Corredores	Categoría red
10	Caquetá	Florencia-Puerto Rico	Nacional
11	Caquetá	Villagarzón-San José del Fragua	Nacional
13	Cauca	Totoró-La Plata	Nacional
14	Cesar	Vías del Cesar	Regional
17	Chocó	Bahía Solano-El Valle	Regional
15	Chocó	La mansa-Quibdó	Nacional
16	Chocó	Quibdó - La Virginia	Nacional
18	Chocó	Río Jiguamiandó	Regional
19	Córdoba	San Pedro de Urabá, km 15	Regional
20	Cundinamarca	Faca-El Rosal	Regional
21	Cundinamarca	Tercer carril: Mosquera-Anapoima	Regional
22	Guaviare	Puerto Aturo El Retorno	Nacional
23	La Guajira	Mayapo-Manaure	Regional
25	Magdalena	Ciénaga-Santa Marta ^(a)	Regional
26	Magdalena	Mamatoco-Minca	Regional
27	Magdalena	Salamina-Fundación	Regional
24	Magdalena	Y de Ciénega-Tasajera ^(a)	Regional
28	Nariño	Circunvalar Galeras	Nacional
29	Nariño	Puente Rumichaca	Regional
30	Norte de Santander	Astilleros-Tibú + estudios	Regional
31	Norte de Santander	Intersección Benito Hernández	Regional
32	Putumayo	Corredor del sur (San Miguel-Santa Ana)	Nacional
33	Quindío	Armenia-Aeropuerto	Nacional
34	Quindío	Paso nacional por Montenegro	Nacional
35	Quindío	Tebaida-Montenegro	Regional
36	Risaralda	Anserma nuevo-La Virginia	Nacional
37	Risaralda	Guática-puente umbría	Regional
38	Risaralda	Irra-Quinchía	Regional
39	San Andrés	Cicloruta sector turístico	Nacional
40	San Andrés	Circunvalar de Providencia	Nacional
41	San Andrés	Circunvalar de San Andrés	Nacional
45	Santander	Bucaramanga-Floridablanca (tercer carril tramo TCC-Molinos)	Regional
42	Santander	Cimitarra-Landázuri	Nacional
46	Santander	Girón-Floridablanca (retornos anillo vial)	Regional
43	Santander	Los cueros-Málaga	Nacional
47	Santander	Proyecto Yuma	Regional
48	Santander	Suratá-California	Regional
44	Santander	Troncal Central del Norte (La Palmera-Presidente)	Nacional
49	Sucre	El Viajano-San Marcos	Nacional

No.	Departamento	Corredores	Categoría red
50	Tolima	Ataco-Planadas	Regional
51	Tolima	Espinal-La Chamba	Regional
52	Tolima	Vía acceso al aeropuerto	Regional
53	Valle del cauca	Cali-Candelaria	Regional
54	Valle del cauca	Tramo 1 segunda calzada Citronela-Altos de Zaragoza	Nacional
55	Valle del cauca	Tramo 4 segunda calzada Cisneros-Loboguerrero	Nacional
56	Valle del cauca	Tramos 2 y 3 segunda calzada Altos de Zaragoza-Cisneros	Nacional
57	Huila	Circuito Turístico del Huila	Regional

Fuente: INVÍAS.

Notas: ^(a) Estos corredores son de orden nacional pero se encuentran afectados por concesiones, y no se encuentran directamente a cargo del INVÍAS.

La anterior priorización incluye nueve proyectos viales, por un valor de 1,73 billones de pesos, que requieren declaratoria de importancia estratégica a través del presente documento (Tabla 2).

Tabla 2. Proyectos cuya ejecución supera el periodo de gobierno

Departamento	Tramo
Atlántico	Vía de acceso al Puerto de Barranquilla
Atlántico	Segunda Calzada Cartagena-Barranquilla
Boyacá	Transversal de Boyacá (Chiquinquirá-Dos y Medio)
Caldas	La Fuente-Estación Uribe, San Marcel-Maltería. (Intersecciones).
Cundinamarca	Tercer Carril: Mosquera-Anapoima
Magdalena	Y De Ciénaga-Tasajera
Putumayo	Corredor del Sur (San Miguel-Santa Ana)
Santander	Los Curos-Málaga
Sucre	El Viajano-San Marcos

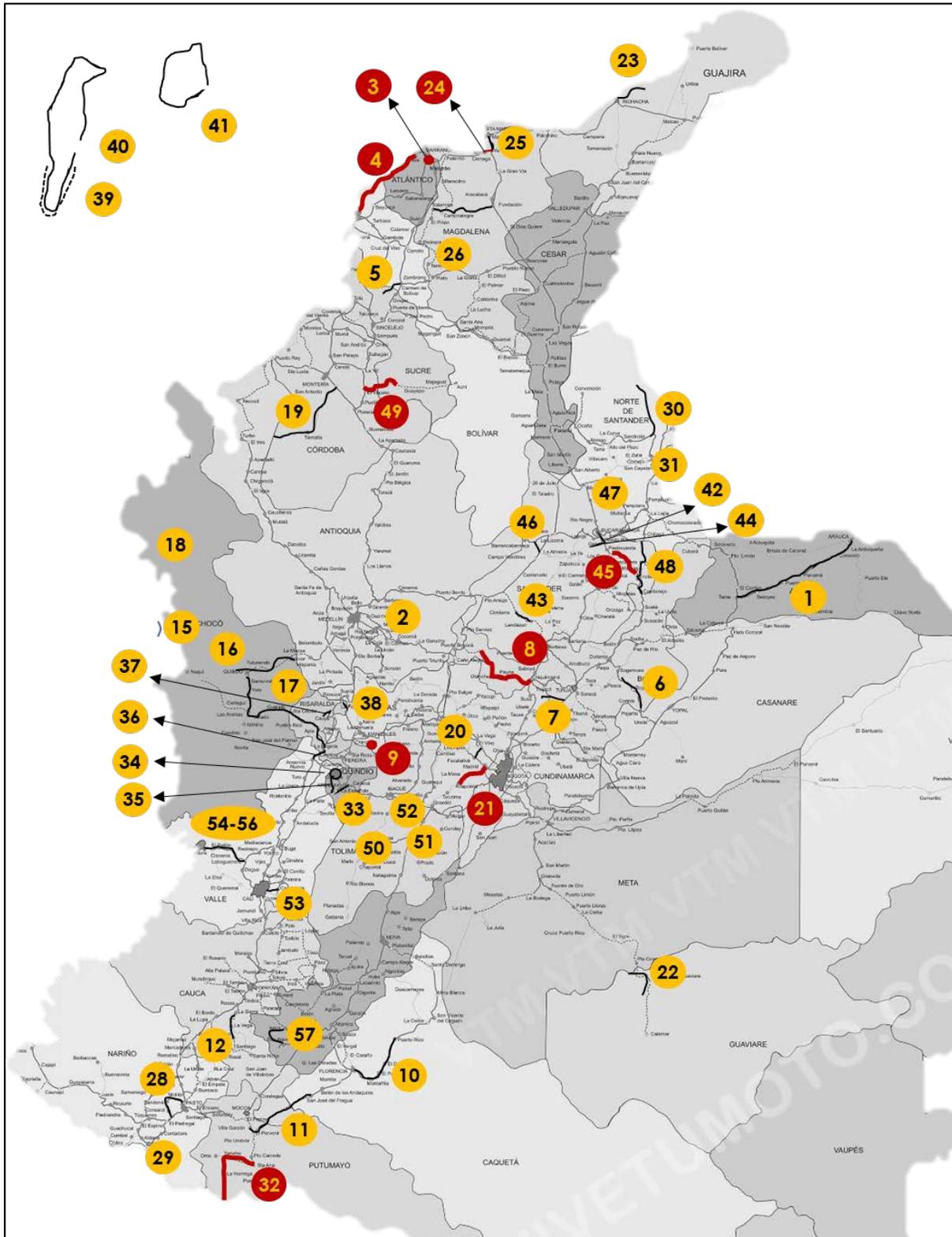
Fuente: INVÍAS.

En el Mapa 1 se puede evidenciar la localización general de los proyectos.

3.3 Descripción de los proyectos

Los corredores que conforman la declaratoria de importancia estratégica del presente documento se desarrollan en los departamentos de Atlántico, Boyacá, Caldas, Cundinamarca, Magdalena, Putumayo, Santander y Sucre. A continuación se describe el alcance de cada uno de estos proyectos. Se estima que su ejecución inicie en el primer semestre del 2016 y tengan una duración de cuatro años.

Mapa 1. Localización de proyectos del programa Vías para la Equidad



Fuente: Elaboración DNP, con base en información del INVÍAS.

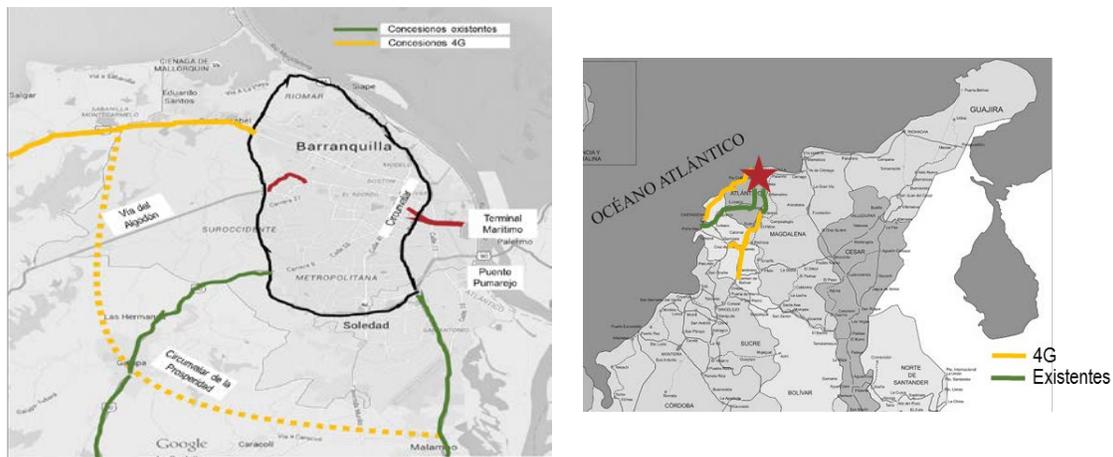
3.3.1 Vía de acceso al puerto de Barranquilla

Este proyecto propicia la integración económica de la región Caribe dado que, por una parte, conecta a la ciudad con la Antigua Vía del Algodón, mediante la cual se accede a zonas del departamento del Atlántico y Cartagena y, por otra parte, comunica el Terminal Portuario con la Circunvalar de Barranquilla que conecta con la vía que se dirige hacia Santa Marta por el Puente Pumarejo.

Dada la importancia para el crecimiento económico e industrial de la región Caribe y para alcanzar las expectativas de desarrollo del país de las conexiones de las zonas de potencial portuario y logísticas, como es el tramo vial que une la zona de expansión urbana con el sector portuario de Barranquilla, se hace necesario mejorar las especificaciones técnicas actuales para alcanzar estándares de seguridad, servicio y disminución en tiempos de viaje que faciliten el acceso y salida de la ciudad desde y hacia diferentes ciudades de la región y el país.

Para ello, se adelantará el mejoramiento de 2 kilómetros localizados entre la Calle 82 y la Calle 110, y de la habilitación entre la Circunvalar (Calle 30) y la Zona Franca, como se puede apreciar, en el Mapa 2.

Mapa 2. Esquema proyecto Vía de acceso al puerto de Barranquilla



Fuente: Elaboración DNP, con base en información del INVÍAS.

De acuerdo con lo establecido en el convenio 0985 de 2015, el Distrito de Barranquilla se compromete a asumir la ejecución de los trabajos de mantenimientos rutinarios y periódicos de los tramos viales que se ejecutarán en el desarrollo del contrato de obra, una

vez hayan sido finalizadas y entregadas dichas obras, previo cumplimiento de los requisitos legales, presupuestales y contractuales⁸.

Beneficios

En la Tabla 3 se muestra el número de usuarios y los ahorros en costos de operación y tiempos de viaje determinados por el INVÍAS.

Tabla 3. Beneficios esperados para la vía de acceso al puerto de Barranquilla

TPD	Composición			Costos de operación vehicular (\$/km x vehículos) ^(a)			Reducción en tiempos de viaje
	% Autos	% Buses	% Camiones	Sin proyecto	Con proyecto	Ahorro	
7.663	88%	7%	5%	17.926	12.761	5.165	13,00%

Fuente: INVÍAS.

Notas: ^(a) Costos en que incurre cada vehículo en 1 km de operación: los costos de operación se calcularon para los vehículos pesados, dado que presentan la condición crítica, con base en la metodología diseñada por el INVÍAS, en la cual se tienen en cuenta criterios de la superficie (estado y tipo), geometría y tipo de terreno (curvas horizontales y verticales) y características de los vehículos (categoría, número de ruedas, número de ejes, motor, peso bruto, y vida útil).

3.3.2 Segunda calzada Cartagena-Barranquilla

El propósito fundamental del corredor “Cartagena-Barranquilla” es desarrollar una vía de altas especificaciones para garantizar la conexión entre estas dos ciudades con un óptimo nivel de servicio. Con esta obra de infraestructura vial se beneficiarán todos los municipios y corregimientos de la zona de influencia como: Cartagena, La Boquilla, Pontezuela, Punta Canoa, Arroyo Grande, Tierra Baja, Lomita Arena, Santa Catalina, Puerto Rey, Arroyo Piedra, Pueblo Nuevo y Galerazamba en Bolívar, y Barranquilla, Puerto Colombia, Juan de Acosta, Sabana Grande, Galapa, Malambo, Piojo, Playa Mendoza, Tubará, Santa Verónica, Playas de Edriman, Villas de Palmarito y Bocatocino en Atlántico.

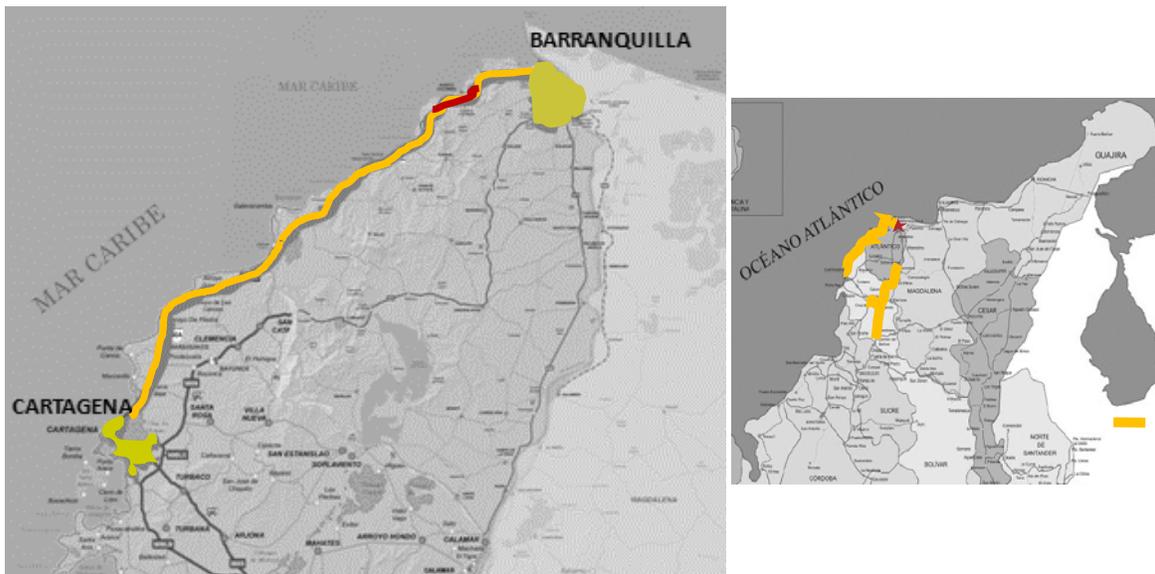
El corredor completo consta de aproximadamente 110 km, en los cuales se tiene contemplada la construcción de segunda calzada, a través de la figura de concesiones, en el tramo PR0+000 – PR7+500, que empalmará con la segunda calzada existente entre el PR7+500 y el PR16+000; por el frente de Barranquilla se tiene segunda calzada entre el

⁸ De acuerdo con la documentación enviada por el INVÍAS en relación con las competencias establecidas en la Ley 105 del 93 y con base en el concepto del Consejo de Estado (Sala de Consulta y Servicio Civil, del 15 de junio de 2006, Consejero Ponente: Luis Fernando Alvarez Jaramillo), puede ser viable que el INVÍAS apropie en su presupuesto recursos para desarrollar los proyectos de infraestructura vial en las regiones que contemple el Plan Nacional de Desarrollo, en vías de los departamentos y municipios, previa suscripción de convenios con los respectivos entes territoriales.

PR88+060 al PR97+150 que será complementada por la nueva concesión hasta el PR109+133.

A través de los recursos de este proyecto, el INVÍAS realizará la construcción completa de la segunda calzada entre los PR75+000 – PR88+060, (Mapa 3). De acuerdo con la Agencia Nacional de Infraestructura, debido al fuerte desarrollo inmobiliario y al aumento del turismo tanto en Cartagena como Barranquilla, se ha aumentado notablemente el tráfico, que sumado a la necesidad de proveer condiciones de seguridad a los usuarios, justifican la necesidad de dar continuidad a la construcción de la segunda calzada.

Mapa 3. Esquema proyecto Segunda Calzada Cartagena-Barranquilla



Fuente: DIES, DNP, con base en información del INVÍAS.

Es preciso señalar que se tiene prevista la incorporación del tramo entre el PR16+000 y el PR88+060 (aproximadamente 73 km) a la nueva concesión a partir del año 2019, por lo que también se podrá incluir el tramo construido por el INVÍAS para su operación y mantenimiento, previa evaluación de los impactos generados por la construcción de esta sección de segunda calzada. En el proceso de negociación con dicho concesionario se deberá tener en cuenta que en caso que las obras adelantadas tengan impacto positivo adicional sobre el tráfico, el recurso que supere el ingreso esperado por peajes se repartirá entre el Estado y el concesionario, en proporción a los aportes efectuados por cada uno para esta obra, y en consonancia a lo dispuesto en el artículo 205 del Plan Nacional de Desarrollo (Ley 1753 de 2015⁹).

⁹ Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 *Todos por un nuevo país*.

Beneficios

En la Tabla 4 se muestra el número de usuarios y los ahorros en costos de operación y tiempos de viaje determinados por el INVÍAS.

Tabla 4. Beneficios esperados para Cartagena-Barranquilla

TPD	Composición			Costos de operación vehicular (\$/km x vehículos) ^(a)			Reducción en tiempos de viaje
	% Autos	% Buses	% Camiones	Sin proyecto	Con proyecto	Ahorro	
2.995	83%	6%	11%	17.630	12.154	5.476	18,70%

Fuente: INVÍAS.

Notas: ^(a) Costos en que incurre cada vehículo en 1 km de operación: los costos de operación se calcularon para los vehículos pesados, dado que presentan la condición crítica, con base en la metodología diseñada por el INVÍAS, en la cual se tienen en cuenta criterios de la superficie (estado y tipo), geometría y tipo de terreno (curvas horizontales y verticales) y características de los vehículos (categoría, número de ruedas, número de ejes, motor, peso bruto, y vida útil).

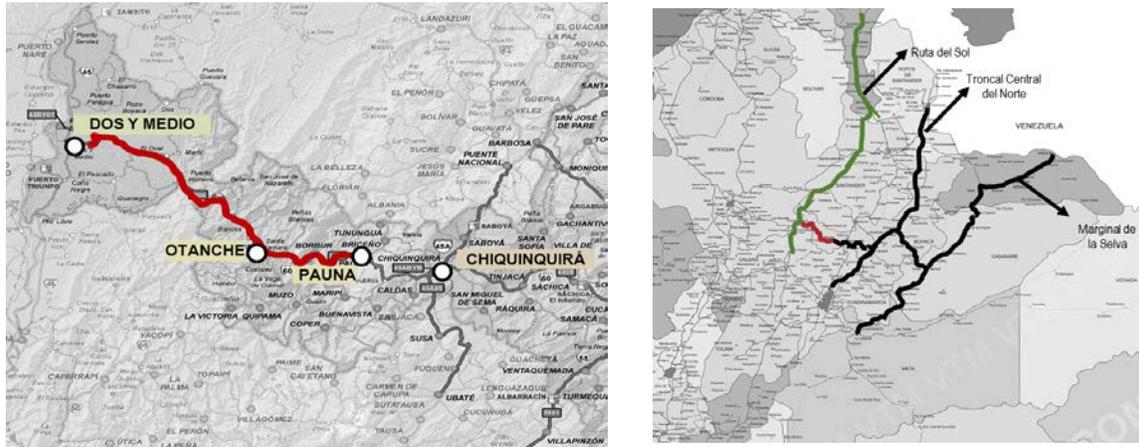
3.3.3 Transversal de Boyacá (Chiquinquirá-Dos y Medio)

Esta vía cuenta con una longitud de 186,30 kilómetros y está ubicada en el occidente de Boyacá, haciendo parte de la Transversal Puerto Boyacá-Monterrey, la cual comunica a la Troncal del Magdalena con la Troncal Central y con el Sur-Oriente del Departamento. Debido a su importancia para la productividad y competitividad de esta región del país, esta vía fue priorizada en los Programas de Competitividad y Prosperidad, a través de los cuales se ha adelantado el mejoramiento de 29 km. Su difícil topografía, que se caracteriza por sectores con alta inestabilidad geológica, ha requerido soluciones complejas como calzadas en voladizo.

Además, hace parte del corredor estratégico que comunica la marginal de la selva con la Troncal del Magdalena o "Ruta del Sol", generando la interconexión entre la Orinoquia y el río Magdalena. Esta transversal junto con la del Cusiana facilitará el desarrollo de las regiones de la Orinoquia y el Altiplano Cundiboyacense, permitiendo el transporte de acero desde el norte de Boyacá y de petróleo desde el Casanare y Arauca

Para dar continuidad a los esfuerzos realizados por mejorar las especificaciones técnicas y condiciones de operación de la vía, se proyecta la pavimentación de 10 km en el sector Dos y Medio-Otanche y el cierre de 4,8 km de broches en el sector Otanche-Pauna, para un total de 14,8 km de pavimentación (Mapa 4).

Mapa 4. Esquema proyecto Chiquinquirá-Dos y medio



Fuente: DIES, DNP, con base en información INVÍAS.

Beneficios

En la Tabla 5 se muestra el número de usuarios y los ahorros en costos de operación y tiempos de viaje determinados por el INVÍAS.

Tabla 5. Beneficios esperados para Transversal de Boyacá

TPD	Composición			Costos de operación vehicular (\$/km x vehículos) ^(a)			Reducción en tiempos de viaje
	% Autos	% Buses	% Camiones	Sin proyecto	Con proyecto	Ahorro	
1.185	68%	13%	19%	16.329	12.775	3.554	9,50%

Fuente: INVÍAS.

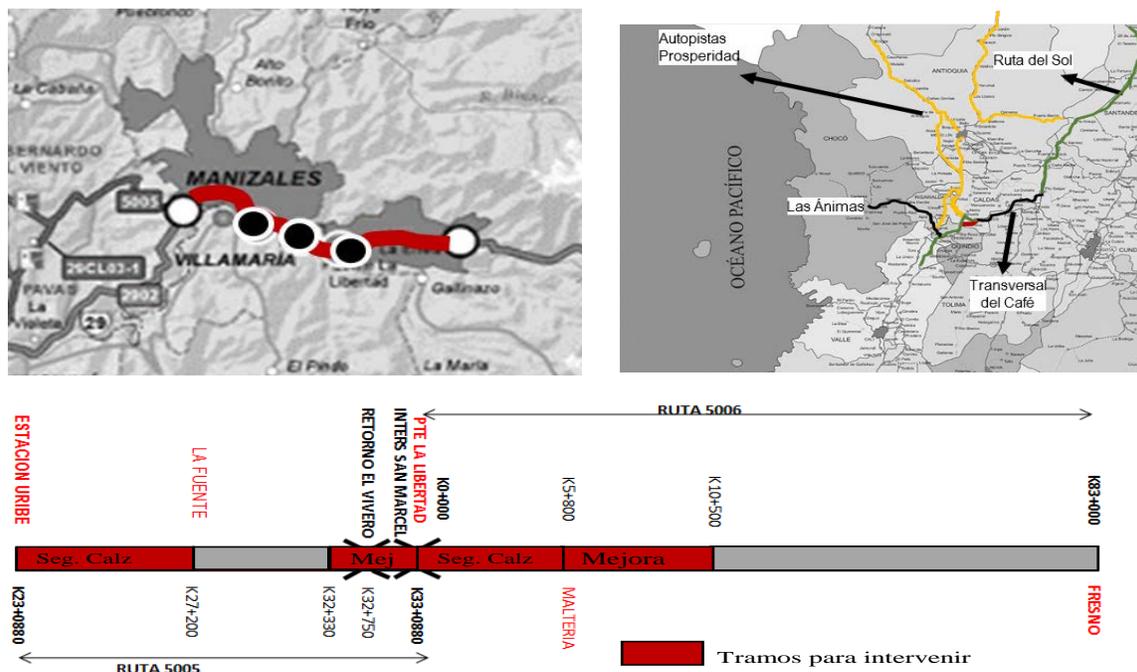
Notas: ^(a) Costos en que incurre cada vehículo en 1 km de operación: los costos de operación se calcularon para los vehículos pesados, dado que presentan la condición crítica, con base en la metodología diseñada por el INVÍAS, en la cual se tienen en cuenta criterios de la superficie (estado y tipo), geometría y tipo de terreno (curvas horizontales y verticales) y características de los vehículos (categoría, número de ruedas, número de ejes, motor, peso bruto, y vida útil).

3.3.4 La Fuente-Estación Uribe, San Marcel-Maltería.(Intersecciones)

Este proyecto está contemplado en el Sector Manzales-Estación Uribe-Puente La Libertad-Fresno, que se encuentra ubicado en el departamento de Caldas, haciendo parte de la Transversal Las Ánimas-Bogotá, la cual comunica el departamento de Chocó con los departamentos de Risaralda, Caldas, Tolima y Cundinamarca. Dada su importancia para la región, se hace necesario continuar con el mejoramiento de esta infraestructura, que permita el transporte rápido y oportuno de carga y pasajeros.

Se adelantará la construcción de un retorno en el K32+750 (El Vivero), que facilitará una circulación fluida y segura de los vehículos que requieren incorporarse a la vía nacional o realizar otras maniobras en este sector; se construirá también una glorieta a desnivel en el K33+088 (San Marcel); de igual forma, se adelantará una intersección a nivel en el K1+500 (Sena) y un retorno en K5+800 (Maltería), con el fin de dar solución a la congestión y accidentalidad producida por el alto volumen vehicular presente en la zona. Por último, se proyecta la construcción de dos tramos de segunda calzada entre el K23+088 (Estación La Uribe) y el K27+200 (La Fuente) de la ruta 5005 y entre el K0+000 (Puente La Libertad) y el K5+800 (Maltería) de la Ruta 5006, además de 4,5 km de rehabilitación y 2 km de mejoramiento (Figura 1).

Figura 1. Esquema proyecto La Fuente-Estación Uribe, San Marcel-Maltería (Intersecciones)



Fuente: DIES, DNP, con base en información INVÍAS.

Beneficios

En la Tabla 6 se muestra el número de usuarios y los ahorros en costos de operación y tiempos de viaje determinados por el INVÍAS.

Tabla 6. Beneficios esperados para La Fuente-Estación Uribe, San Marcel-Maltería (Intersecciones)

TPD	Composición			Costos de operación vehicular (\$/km x vehículos) ^(a)			Reducción en tiempos de viaje
	% Autos	% Buses	% Camiones	Sin proyecto	Con proyecto	Ahorro	
1.380	61%	7%	32%	16.008	12.517	3.491	13,00%

Fuente: INVÍAS.

Notas: ^(a) Costos en que incurre cada vehículo en 1 km de operación: los costos de operación se calcularon para los vehículos pesados, dado que presentan la condición crítica, con base en la metodología diseñada por el INVÍAS, en la cual se tienen en cuenta criterios de la superficie (estado y tipo), geometría y tipo de terreno (curvas horizontales y verticales) y características de los vehículos (categoría, número de ruedas, número de ejes, motor, peso bruto, y vida útil).

3.3.5 Tercer Carril: Mosquera-Anapoima

Disponer de movilidad y adecuado sistema de transporte es esencial para alcanzar los objetivos de competitividad y eficiencia económica para el departamento de Cundinamarca. El proyecto de construcción de tercer carril entre Anapoima y Mosquera pretende la ejecución de obras que permitan la articulación del Departamento con los principales corredores de comercio del país.

De acuerdo con el análisis realizado con base en geometría de la vía (sección transversal), tipo de terreno y Transito Promedio Diario (TPD), se estima que actualmente la vía se encuentra operando en un nivel de servicio D¹⁰, razón por la cual se requiere mejorar la sección de la vía para optimizar la funcionalidad y comodidad de los usuarios y mejorar su nivel de servicio.

Las acciones estimadas para dar continuidad a las condiciones de operación de la vía se señalan en el Mapa 5. Así, la meta para el periodo comprendido entre 2016-2019 es la construcción de 37,1 km tercer carril y de 4 km de segunda calzada.

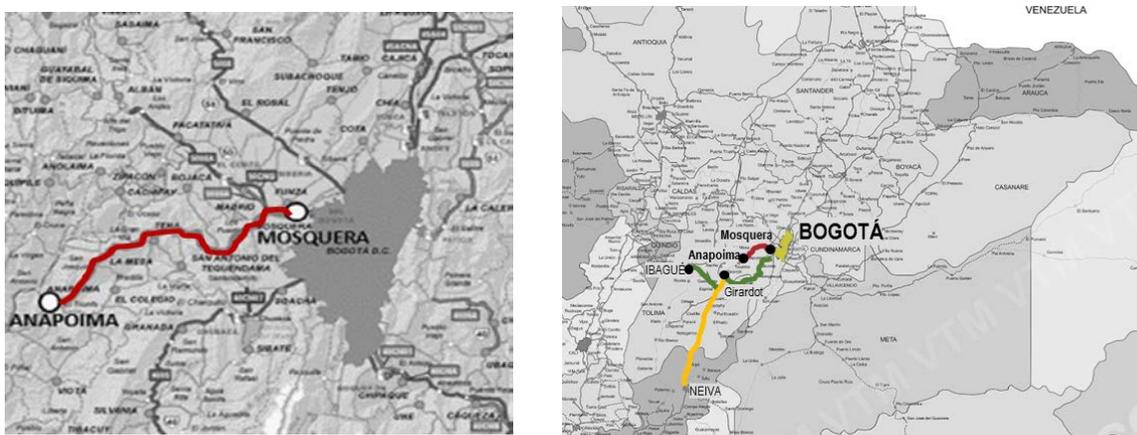
Es importante resaltar que, de acuerdo con la cláusula 4 Compromisos a cargo del Departamento y el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca (ICCU), del convenio 1711 de 2014 firmado entre el INVÍAS y la Gobernación de Cundinamarca, esta última deberá *“desplegar acciones necesarias para lograr la consecución de los recursos financieros necesarios para la ejecución del proyecto de carriles de adelantamiento*

¹⁰ El tráfico vehicular aún es estable pero se presentan restricciones de geometría y pendiente, no existe libertad para conducir con la velocidad deseada dentro de la corriente vehicular, al ocurrir interferencias frecuentes con otros vehículos, o existir condiciones de vía algo defectuosas (INVÍAS).

estructurado por el ICCU en el sector Mosquera–Anapoima y para operación y mantenimiento del PROYECTO' (subrayado fuera de texto)¹¹.

Igualmente, en el sector se encuentra vigente el contrato de concesión 001 de 1996, suscrito entre la Gobernación de Cundinamarca y la Sociedad Concesionaria Desarrollo Vial de la Sabana (DEVISAB). Dado que el modelo financiero de este contrato es del tipo Ingreso Esperado, los beneficios que se presenten por incrementos en el volumen de tránsito de la vía impactarán directamente el modelo financiero del contrato de concesión, lo que podría llevar a una reducción del tiempo de duración del mismo y permitir la captura de los beneficios de la inversión por parte del Estado.

Mapa 5. Esquema proyecto Mosquera-Anapoima



Fuente: DIES, DNP, con base en información del INVÍAS.

Beneficios

En la Tabla 7 se muestra el número de usuarios y los ahorros en costos de operación y tiempos de viaje determinados por el INVÍAS.

Tabla 7. Beneficios esperados para Anapoima-Mosquera

TPD	Composición			Costos de operación vehicular (\$/km x vehículos) ^(a)			Reducción en tiempos de viaje
	% Autos	% Buses	% Camiones	Sin proyecto	Con proyecto	Ahorro	

¹¹ De acuerdo con la documentación enviada por el INVÍAS en relación con las competencias establecidas en la Ley 105 del 93 y con base en el concepto del Consejo de Estado (Sala de Consulta y Servicio Civil, de fecha 15 de junio de 2006, Consejero Ponente: Luis Fernando Álvarez Jaramillo), puede ser viable que el INVÍAS apropie en su presupuesto recursos para desarrollar los proyectos de infraestructura vial en las regiones que contemple el **Plan Nacional de Desarrollo**, en vías de los departamentos y municipios, **previa suscripción de convenios** con los respectivos entes territoriales

16.447	48%	14%	38%	15.461	13.748	1.713	13,20%
--------	-----	-----	-----	--------	--------	-------	--------

Fuente: INVÍAS.

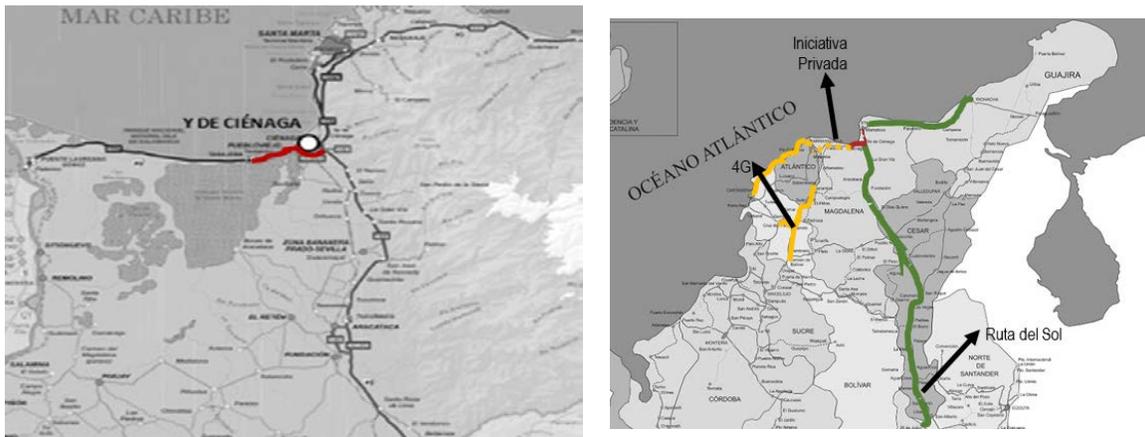
Notas: ^(a) Costos en que incurre cada vehículo en 1 km de operación: los costos de operación se calcularon para los vehículos pesados, dado que presentan la condición crítica, con base en la metodología diseñada por el INVÍAS, en la cual se tienen en cuenta criterios de la superficie (estado y tipo), geometría y tipo de terreno (curvas horizontales y verticales) y características de los vehículos (categoría, número de ruedas, número de ejes, motor, peso bruto, y vida útil).

3.3.6 Y de Ciénaga-Tasajera (Variante Sur de Ciénaga)

El proyecto Y de Ciénaga-Tasajera obedece a una estrategia de movilidad y conectividad que busca el fortalecimiento de la capacidad competitiva de la zona norte del departamento del Magdalena, en lo concerniente a la reducción en los tiempos de viaje, a facilitar la localización de infraestructura para el desarrollo de actividades logísticas asociadas a la producción y comercio exterior, y al ordenamiento urbanístico del corredor turístico de las ciudades de Santa Marta y Ciénaga.

El proyecto se localiza en los municipios de Pueblo Viejo y Ciénaga y contempla: i) la construcción de la variante de Ciénaga en una longitud de 10 km, los cuales serán intervenidos mediante obra pública por un monto de \$175 mil millones y ii) la ampliación a segunda calzada desde Ciénaga hasta el peaje Tasajera, con recursos por \$175 mil millones aportados por la Gobernación (Mapa 6).

Mapa 6. Esquema proyecto Ye de Ciénaga-Tasajera (Variante Sur de Ciénaga):



Fuente: DIES, DNP, con base en información del INVÍAS.

La Agencia Nacional de Infraestructura suscribió el convenio 012 de 2014 con la Gobernación de Magdalena por 20.000 millones de pesos, con el propósito de realizar el estudio de impacto ambiental de la alternativa seleccionada por la Agencia Nacional de Licencias Ambientales que corresponde al trazado localizado al sur de municipio de

Ciénaga. Es importante anotar que la variante que inicia en la Ruta del Sol III y termina en el peaje de Tasajera se encuentra fuera del Parque Natural Nacional Isla de Salamanca¹².

Con el fin de garantizar que el mejoramiento de los corredores viales de interés estratégico nacional esté en consonancia con los propósitos nacionales de reducción de la deforestación y de conservación y uso sostenible de ecosistemas estratégicos, las intervenciones atenderán los siguientes criterios generales, establecidos por el Ministerio de Transporte, en conjunto con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), los Institutos de Investigación del Sistema Nacional Ambiental (SINA) y Parques Nacionales Naturales:

- El Intercambio hídrico natural entre la Ciénaga Grande de Santa Marta y el Mar será respetado, restituido y mejorado por el nuevo trazado de la carretera, de acuerdo con el resultado de los estudios técnicos revisados por las autoridades ambientales competentes.
- Articulación del sistema hídrico y de la estructura vegetal al tejido urbano.
- Recuperación ambiental, paisajística y urbana del borde de la Ciénaga.
- Reubicación de viviendas afectadas por el trazado de la segunda calzada y la variante propuestas, además de aquellas ubicadas en alto riesgo de inundación por su inmediatez a la Ciénaga y que generan un impacto negativo sobre este ecosistema. El principal tratamiento que se realizará en el municipio de Ciénaga es de mejoramiento y conservación; los tratamientos de desarrollo y crecimiento están condicionados por el manejo ambiental y de protección que deben tener las áreas cercanas de zonas especiales ambientales. El componente ambiental delimita y limita el crecimiento del tejido urbano, a la vez es el soporte de las actividades económicas y sociales.
- Manejo de recolección y drenaje de aguas lluvias y el control de las inundaciones.
- Se ha propuesto que se diseñen pasos elevados con el fin de permitir el flujo hídrico, la protección frente a la erosión costera y evitar la intervención en el área de manglares y lagunas costeras.

¹² Para el tramo correspondiente a Tasajera-Barranquilla se ha presentado una iniciativa privada a la gobernación del Magdalena con el propósito de construir una segunda calzada en la zona de derecho de vía cumpliendo con las observaciones ambientales de Parques Nacionales, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y ANLA. Esta propuesta involucra la construcción de viaductos en sitios donde se ha presentado erosión costera y que además permiten el intercambio de agua del mar hacia la ciénaga, proyecto que contará con el apoyo técnico y financiero de la Agencia Nacional de Infraestructura.

- Se debe realizar la revisión de un proyecto a mediano y largo plazo que logre mitigar y controlar el impacto de la erosión costera del área de influencia del proyecto completo.

Para ello, es importante mencionar que la Agencia Nacional de Infraestructura se encuentra estudiando una propuesta de Asociación Pública Privada de Iniciativa Privada, que incluye dentro de su alcance la operación y mantenimiento de las vías comprendidas en la concesión departamental existente entre Barranquilla–Ye de Ciénaga–Santa Marta, una vez esta concesión haya revertido a la nación (estimado entre 2019-2020 de acuerdo con el comportamiento del tráfico). También incluye el mantenimiento y operación de la Variante Sur de Ciénaga, una vez construida.

Teniendo en cuenta lo anterior, la operación y mantenimiento de la Variante Sur de Ciénaga hará parte del alcance de la IP mencionada y no del contrato departamental existente (como se había previsto en su alcance progresivo) y, al estar contemplada desde la estructuración del proyecto, los beneficios generados por su construcción, serán contemplados en el modelo financiero presentado en los estudios de factibilidad de la Iniciativa Privada.

Sin perjuicio de lo anterior, de acuerdo con la cláusula 5 Obligaciones del Departamento, del convenio 0980 de 2015 firmado entre el INVÍAS y la Gobernación de Magdalena, esta última deberá, "*una vez el INSTITUTO culmine la ejecución del proyecto, recibir las vías mediante acta de entrega y recibo definitivo y continuar con el mantenimiento que el DEPARTAMENTO tenga previsto, de conformidad con lo dispuesto en la ley*" (subrayado fuera de texto).

Beneficios

En la Tabla 8 se muestra el número de usuarios y los ahorros en costos de operación y tiempos de viaje determinados por el INVÍAS.

**Tabla 8. Beneficios esperados para Y de Ciénaga–Tasajera
(Variante Sur de Ciénaga)**

TPD	Composición			Costos de operación vehicular (\$/km x vehículos) ^(a)			Reducción en tiempos de viaje
	% Autos	% Buses	% Camiones	Sin proyecto	Con proyecto	Ahorro	
6.698	43%	13%	44%	17.537	12.004	5.533	22,40%

Fuente: INVÍAS.

Notas: ^(a) Costos en que incurre cada vehículo en 1 km de operación: los costos de operación se calcularon para los vehículos pesados, dado que presentan la condición crítica, con base en la metodología diseñada por el INVÍAS, en la cual se tienen en cuenta criterios de la superficie (estado y tipo), geometría y tipo de terreno (curvas

Tabla 9. Beneficios esperados para San Miguel-Santa Ana

TPD	Composición			Costos de operación vehicular (\$/km x vehículos) ^(a)			Reducción en tiempos de viaje
	% Autos	% Buses	% Camiones	Sin proyecto	Con proyecto	Ahorro	
500	61%	7%	32%	15.630	11.923	3.707	18,70%

Fuente: INVÍAS.

Notas: ^(a) Costos en que incurre cada vehículo en 1 km de operación: los costos de operación se calcularon para los vehículos pesados, dado que presentan la condición crítica, con base en la metodología diseñada por el INVÍAS, en la cual se tienen en cuenta criterios de la superficie (estado y tipo), geometría y tipo de terreno (curvas horizontales y verticales) y características de los vehículos (categoría, número de ruedas, número de ejes, motor, peso bruto, y vida útil).

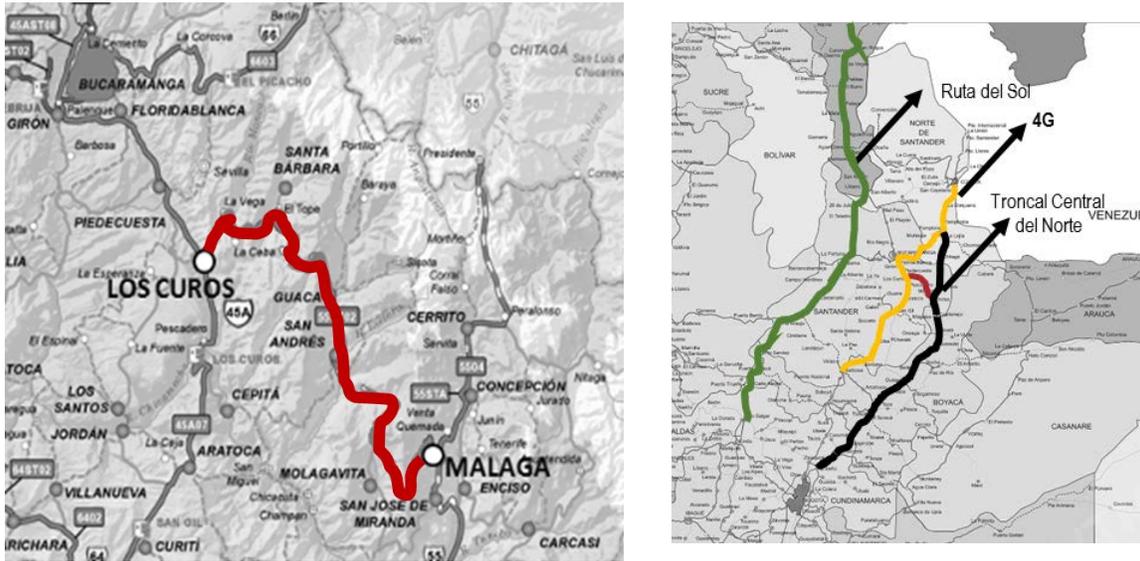
3.3.1 Los Curos-Málaga

La vía Los Curos-Málaga comunica a la Troncal Central con la Troncal Central del Norte en el Departamento de Santander a través de sus 124,55 km de longitud. Esta vía permite la conexión entre la salida por Piedecuesta con el municipio de Málaga, dándole una nueva ruta a Santander, no sólo para conectarse con el interior del país, sino con los Llanos Orientales y la Troncal Central del Norte (conexión Duitama-Málaga-Presidente), generando integración entre al menos trece municipios del oriente santandereano con su capital.

Por otra parte, como respuesta a los daños sufridos en este corredor durante la Ola Invernal 2010-2011, se realizó un esfuerzo interinstitucional que permitió la pavimentación de 40 km, de los cuales 11 km correspondían a pavimentos existentes y 29 km más de los recursos aportados por este gobierno, y la ejecución de soluciones definitivas en varios sitios críticos identificados, de los cuales 29 sitios críticos y 8 puentes (incluido el puente atirantado de la Hisgaura con una luz principal de 310 m) vienen siendo atendidos a través del Fondo de Adaptación, mediante inversiones por parte del gobierno nacional del orden de 225 mil millones.

Por lo anterior, se hace necesario dar continuidad a la solución de estos sectores problemáticos, mediante la construcción de obras de drenaje y muros de contención para contener zonas inestables, la atención de taludes inferiores para restablecer las áreas en la cual se presentó pérdida de banca y mejorar las especificaciones técnicas actuales con la pavimentación de 18 km de vía (Mapa 8).

Mapa 8. Esquema Proyecto Los Curos-Málaga



Fuente: DIES, DNP, con base en información INVÍAS.

Beneficios

En la Tabla 10 se muestra el número de usuarios y los ahorros en costos de operación y tiempos de viaje determinados por el INVÍAS.

Tabla 10. Beneficios esperados para Los Curos-Málaga

TPD	Composición			Costos de operación vehicular (\$/km x vehículos) ^(a)			Reducción en tiempos de viaje
	% Autos	% Buses	% Camiones	Sin proyecto	Con proyecto	Ahorro	
500	67%	11%	23%	18.015	14.722	3.293	5,70%

Fuente: INVÍAS.

Notas: ^(a) Costos en que incurre cada vehículo en 1 km de operación: los costos de operación se calcularon para los vehículos pesados, dado que presentan la condición crítica, con base en la metodología diseñada por el INVÍAS, en la cual se tienen en cuenta criterios de la superficie (estado y tipo), geometría y tipo de terreno (curvas horizontales y verticales) y características de los vehículos (categoría, número de ruedas, número de ejes, motor, peso bruto, y vida útil).

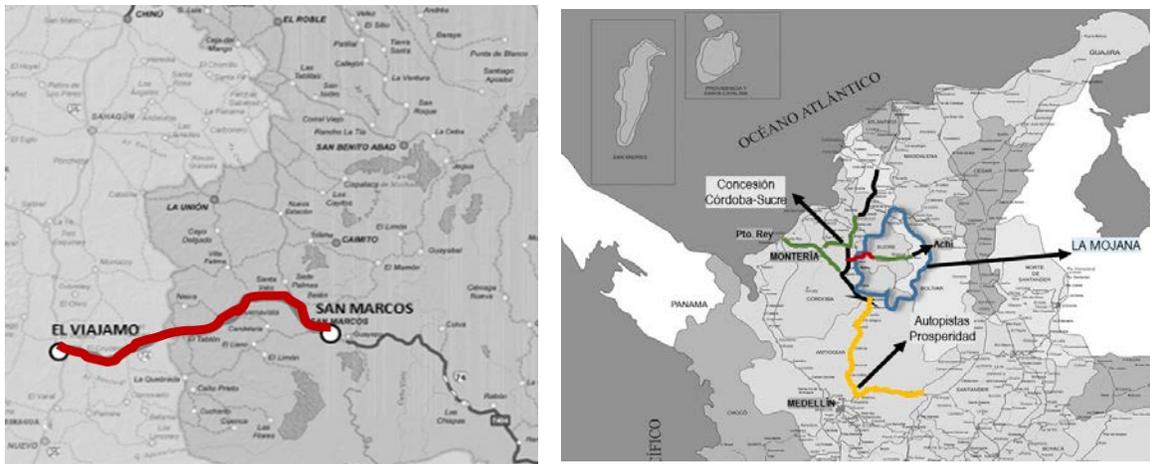
3.3.2 El Viajano-San Marcos

La vía El Viajano-San Marcos está ubicada entre los departamentos de Córdoba y Sucre, haciendo parte del Transversal Puerto Rey-Tibú. Esta vía conecta diferentes corredores de gran importancia en la región Caribe, en especial la región de La Mojana con Montería y Puerto Rey en la costa Caribe, para continuar hacia el Golfo de Urabá por la vía a Turbo

en Antioquia y hacia el oriente conectándose con el tramo Guayepo-Achi, que actualmente hace parte del proyecto transversal de las Américas.

Debido a su ubicación, esta vía es altamente vulnerable en temporadas de fuertes lluvias, como se evidenció en la Ola Invernal 2010-2011, por lo que es necesario mejorar las especificaciones técnicas actuales para garantizar comodidad de los usuarios y el mejoramiento de la velocidad de operación vehicular, eliminar la obstrucción parcial que posee la vía e incrementar la seguridad y el nivel de servicio brindado a los usuarios, mediante la pavimentación de 34 km incluidas, obras de seguridad vial y estabilización de sitios críticos. En el Mapa 9 se puede evidenciar la ubicación del corredor.

Mapa 9. Esquema Proyecto El Viajano-San Marcos



Fuente: DIES, DNP, con base en información del INVÍAS.

Beneficios

En la Tabla 11 se muestra el número de usuarios y los ahorros en costos de operación y tiempos de viaje determinados por el INVÍAS.

Tabla 11. Beneficios esperados para el Viajano-San Marcos

TPD	Composición			Costos de operación vehicular (\$/km x vehículos) ^(a)			Reducción en tiempos de viaje
	% Autos	% Buses	% Camiones	Sin proyecto	Con proyecto	Ahorro	
885	77%	4%	19%	13.744	11.923	1.821	4,60%

Fuente: INVÍAS.

Notas: ^(a) Costos en que incurre cada vehículo en 1 km de operación: los costos de operación se calcularon para los vehículos pesados, dado que presentan la condición crítica, con base en la metodología diseñada por el INVÍAS, en la cual se tienen en cuenta criterios de la superficie (estado y tipo), geometría y tipo de terreno (curvas

horizontales y verticales) y características de los vehículos (categoría, número de ruedas, número de ejes, motor, peso bruto, y vida útil).

3.4 Impacto Económico del programa

Se estima que las inversiones previstas para los nueve proyectos generen aproximadamente 8.845 nuevos puestos de trabajo durante el periodo de construcción, como se muestra en la Tabla 12.

Tabla 12 Impacto económico de los nueve proyectos de importancia estratégica

Proyecto	Empleos
Vía Acceso al Puerto de Barranquilla	511
Segunda calzada Cartagena-Barranquilla	546
Transversal de Boyacá (Chinquirá-Dos y medio)	562
La Fuente-Estación Uribe, San Marcel-Maltería. (Intersecciones)	1.057
Tercer carril: Mosquera-Anapoima	3.319
Y de Ciénaga-Tasajera	894
Corredor del sur (San Miguel-Santana)	654
Los Curos-Málaga	511
El Viajano-San Marcos	791

Fuente: INVÍAS.

Sin embargo, para el programa completo se ha previsto un impacto del 0,29% sobre el PIB para los proyectos en la red Nacional y del 0,27% para los proyectos de la red regional. Además, se generarían más de 27.000 empleos.

3.5 Plan de acción

Con el fin de avanzar en el desarrollo de los proyectos presentados, se identifican las siguientes acciones:

1. Adelantar los trámites necesarios para la apropiación de vigencias futuras para la ejecución de los proyectos seleccionados en el programa Vías para la Equidad, que exceden el periodo de gobierno en los términos establecidos por la ley.
2. Llevar a cabo las actividades necesarias para la contratación de las obras correspondientes a cada proyecto.
3. Adelantar la gestión ambiental y predial de los proyectos seleccionados en el programa Vías para la Equidad que exceden el periodo de gobierno, incorporando las recomendaciones del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, ANLA y Parques

Nacionales en el diseño e implementación de las obras, con el fin de disminuir los impactos ambientales en las zonas de influencia de los proyectos y en los ecosistemas estratégicos.

4. Ejecutar los proyectos de acuerdo a los programas de obras que se establezcan para cada uno de ellos, incluyendo la actualización y complementación de estudios específicos en los proyectos que lo requieran.

3.6 Seguimiento

Por tratarse de proyectos financiados con recursos del Presupuesto General de la Nación, el seguimiento a estos proyectos se realizará de manera permanente a través del Sistema de Seguimiento a Proyectos (SPI), de acuerdo con los protocolos establecidos en dicho sistema. Adicionalmente, se realizará seguimiento al PAS adjunto a este documento anualmente.

3.7 Financiamiento

El desarrollo de los proyectos del programa Vías para la Equidad, que se describen en el presente documento, requiere de inversiones en cuatro vigencias fiscales, de acuerdo con la distribución presentada en la Tabla 13.

Tabla 13. Plan de Inversiones general

Vigencia	Inversión en pesos corrientes
2016	40.812.330.856,00
2017	241.548.941.664,00
2018	449.638.727.480,00
2019	1.000.000.000.000,00

Fuente: INVÍAS.

La realización de los proyectos requiere la autorización de vigencias futuras que posibilite comprometer las vigencias fiscales entre los años 2016 y 2019. De acuerdo con lo estipulado en la Ley 819 de 2003, para contar con la autorización de vigencias futuras el programa debe ser declarado como estratégico para el país.

El detalle de cada uno de los subproyectos se encuentra discriminado en la Tabla 14¹³ a continuación.

¹³ De acuerdo con el artículo 35° de la ley 1737 de 2014, cualquier variación en el perfil de aportes deberá ser autorizada por el CONFIS, en los términos señalados en la misma ley. No obstante, no será necesario expedir

Tabla 14. Distribución de recursos para cada subproyectos por vigencia
Millones de pesos corrientes

Proyecto	2016	2017	2018	2019
Vía de acceso al puerto de Barranquilla	3.500,0	28.500,0	36.000,0	32.000,0
Segunda Calzada Cartagena-Barranquilla	3.500,0	28.500,0	36.000,0	39.000,0
Transversal de Boyacá (Chiquinquirá-Dos y Medio)	4.000,0	20.000,0	30.000,0	56.000,0
La Fuente-Estación Uribe, San Marcel-Maltería (Intersecciones).	5.000,0	30.000,0	42.000,0	130.000,0
Tercer Carril: Mosquera-Anapoima	5.000,0	60.000,0	190.000,0	395.000,0
Y De Ciénaga-Tasajera	4.812,3	19.548,9	26.638,7	124.000,0
Corredor del Sur (San Miguel-Santa Ana)	5.000,0	22.000,0	32.000,0	69.000,0
Los Curos-Málaga	5.000,0	14.000,0	17.000,0	64.000,0
El Viajano-San Marcos	5.000,0	19.000,0	40.000,0	91.000,0

Fuente: INVÍAS.

El programa Vías para la Equidad cuenta con el aval para continuar con el trámite para la declaratoria de importancia estratégica, otorgado por el Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS) durante la sesión del 16 de julio de 2015, en concordancia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo de conformidad al Decreto 1608 de 2015 (Ver Anexo A).

un nuevo CONPES siempre y cuando el valor presente total del proyecto no implique mayores aportes por parte de la nación ni se presenten variaciones sustanciales en el alcance que fue objeto de la declaratoria de importancia estratégica en el CONPES.

4. RECOMENDACIONES

El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al CONPES:

1. Declarar de importancia estratégico para el país los proyectos del programa Vías para la Equidad presentados en el presente documento, de acuerdo con lo establecido en la Ley 819 de 2003 y en el decreto 1608 de 2015.
2. Solicitar al Ministerio de Transporte y al INVÍAS realizar las acciones necesarias para adelantar el trámite correspondiente para la aprobación de vigencias futuras requeridas para la total financiación y ejecución de los proyectos que conforman el programa Vías para la Equidad, de acuerdo con la normatividad que aplique, y de acuerdo con el Marco de Gasto de Mediano Plazo del Sector Transporte y el Marco Fiscal de Mediano Plazo (Septiembre de 2015).
3. Solicitar al Ministerio de Transporte y al INVÍAS realizar las acciones necesarias para contratar y ejecutar las actividades que conforman el proyecto, procurando la optimización de los recursos y del tiempo durante la ejecución de las obras, así como el desarrollo funcional e integral del proyecto y garantizando la sostenibilidad de las inversiones. (Diciembre de 2019).
4. Solicitar al Ministerio de Transporte y al INVÍAS la contratación de los estudios y diseños de las vías contenidas en este documento que lo requieran, de acuerdo con sus competencias y, posteriormente, realizar las gestiones presupuestales y de ejecución de obras en concordancia con los estudios y diseños elaborados. (Diciembre de 2016).

5. BIBLIOGRAFÍA

Departamento Nacional de Planeación. (2008, Julio). Importancia estratégica de la Etapa 1 del "Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad. Documento CONPES 3536, Bogotá D.C., Colombia: DNP.

Departamento Nacional de Planeación. (2011, Octubre). Modificación a los documentos CONPES 3536 y 3553 de 2008 -Importancia estratégica de la etapa 1 del "Programa corredores arteriales complementarios de competitividad. Documento CONPES 3705, Bogotá D.C., Colombia: DNP.

Departamento Nacional de Planeación. (2011, Octubre). Importancia estratégica del programa "Corredores Prioritarios para la Prosperidad. Documento CONPES 3706, Bogotá D.C., Colombia: DNP.

Departamento Nacional de Planeación. (2015). Plan Nacional de Desarrollo 2014-2014: Todos por un nuevo país., Bogotá D.C., Colombia: DNP.

Departamento Nacional de Planeación. (2011). Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014: Prosperidad para todos., Bogotá D.C., Colombia: DNP.

Ministerio de Transporte (2014) Transporte en Cifras. Estadísticas 2013., Bogotá D.C., Colombia: Ministerio de Transporte.

Villar L. (2013) La ley de infraestructura en Colombia: alcance y próximos pasos. Tendencia Económica, Informe 136.

Ley 819 de 2003 (09 de julio) Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial 45.243. Recuperado de: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13712>

6. ANEXOS

Anexo A. Aval Fiscal



5.2.0.1. Grupo de Comunicaciones y Transporte

Radicado: 2-2015-028520

Bogotá D.C., 24 de julio de 2015 11:41

Doctora
NATALIA ABELLO VIVES
Ministra de Transporte
Avenida El Dorado CAN
Bogotá, DC.

Radicado entrada 1-2015-048338
No. Expediente 27347/2015/OFI

Asunto: Aval Fiscal Programa Vías para la Equidad

Estimada Ministra:

En forma atenta, le comunico que el Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS-, en atención a la solicitud formulada mediante comunicación MT-20151220195671 del 18 de junio de 2015, así como lo dispuesto por la Ley 819 de 2003 y el Decreto 1068 de 2015, en la sesión del 16 de julio de 2015 modificó el aval fiscal otorgado en la sesión del pasado 19 de mayo, para que el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías continúen con los trámites ante el Consejo Nacional de Política Económica y Social -CONPES- y el Departamento Nacional de Planeación, de declaratoria de importancia estratégica para el país el desarrollo del programa: "Vías para la Equidad", así:

Millones de pesos			
Vigencia	Recurso	Aval Fiscal 19/05/15	Aval fiscal modificado 16/07/15
2015	Nación	315.898,7	-
2016	Nación	605.575,1	40.812,3
2017	Nación	1.078.526,1	241.548,9
2018	Nación	1.000.000,0	449.638,7
2019	Nación	1.000.000,0	1.000.000,0

En el trámite de modificación del aval fiscal, el CONFIS recomendó solicitar al Ministerio de Transporte y al Instituto Nacional de Vías, presentar al CONPES para el trámite de declaratoria de importancia estratégica del programa, la siguiente información:

Carrera 8 No. 6 C 38 Bogotá D.C. Colombia
Código Postal 111711
Commutador (57 1) 381 1700 Fuera de Bogotá 01-8000-910071
atencioncliente@minhacienda.gov.co
www.minhacienda.gov.co



MINCI-MINHA: Documento firmado digitalmente - ver: <http://www.seccionnotaria.mincihacienda.gov.co>



Continuación oficio aval fiscal Programa Vías para la Equidad Instituto Nacional de Vías

Página 2 de 2

1. Fundamento legal para la intervención de zonas urbanas por parte del Instituto Nacional de Vías.
2. Precisar los aportes de los entes territoriales, en sus diferentes fuentes, para la concurrencia en la intervención de infraestructura regional.
3. Definir claramente con los diferentes concesionarios, las especificaciones técnicas de las intervenciones y efecto en el alcance físico y las condiciones financieras en los contratos de concesión, por la realización de obras complementarias en la infraestructura concesionada, conforme lo dispuesto por el artículo 205 de la Ley 1753 de 2015.

Cordialmente,

FERNANDO JIMENEZ RODRIGUEZ
Secretario Ejecutivo
Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS-

Copia: **Dr. Carlos Alberto García Morales**, Director General, Instituto Nacional de Vías, Carrera 59 No. 25-60 CAN, Bogotá D.C.

REVISÓ: Juan Francisco Abeldán Hernández
LABORÓ: Lina Morales

Firmado digitalmente por FERNANDO JIMENEZ RODRIGUEZ
Director General del Presupuesto Público Nacional

Carrera 8 No. 6 C 38 Bogotá D.C. Colombia
Código Postal 111711
Commutador (57 1) 381 1700 Fuera de Bogotá 01-8000-910071
atencioncliente@minhacienda.gov.co
www.minhacienda.gov.co