

Documento CONPES

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

3924

**DECLARACIÓN DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LA CONTINUACIÓN
DE LAS OBRAS DE LA AUTOPISTA RUTA DEL SOL, SECTOR II A TRAVÉS
DE LOS SIGUIENTES PROYECTOS: CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y
MANTENIMIENTO DE LA VÍA PUERTO SALGAR – PUERTO ARAUJO –
LA LIZAMA – SAN ALBERTO - SAN ROQUE DE LA TRONCAL DEL
MAGDALENA; MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO CARRETERA
CÚCUTA - SARDINATA - OCAÑA - AGUACLARA Y ACCESOS; Y
MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE VÍAS PARA LA CONECTIVIDAD
REGIONAL**

Departamento Nacional de Planeación
Ministerio de Transporte
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Instituto Nacional de Vías
Agencia Nacional de Infraestructura

Versión aprobada

Bogotá, D.C., 10 de mayo de 2018

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL CONPES

Juan Manuel Santos Calderón
Presidente de la República

General (R) Óscar Adolfo Naranjo Trujillo
Vicepresidente de la República

Guillermo Abel Rivera Flórez
Ministro del Interior

María Ángela Holguín Cuéllar
Ministra de Relaciones Exteriores

Mauricio Cárdenas Santamaría
Ministro de Hacienda y Crédito Público

Enrique de Jesús Gil Botero
Ministro de Justicia y del Derecho

Luis Carlos Villegas Echeverri
Ministro de Defensa Nacional

Juan Guillermo Zuluaga Cardona
Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural

Alejandro Gaviria Uribe
Ministro de Salud y Protección Social

Griselda Janeth Restrepo Gallego
Ministra de Trabajo

Germán Arce Zapata
Ministro de Minas y Energía

María Lorena Gutiérrez Botero
Ministra de Comercio, Industria y Turismo

Yaneth Giha Tovar
Ministra de Educación Nacional

Luis Gilberto Murillo Urrutia
Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible

Camilo Armando Sánchez Ortega
Ministro de Vivienda, Ciudad y Territorio

Juan Sebastián Rozo Rengifo
Ministro de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (E)

Germán Cardona Gutiérrez
Ministro de Transporte

Mariana Garcés Córdoba
Ministra de Cultura

Luis Fernando Mejía Alzate
Director General del Departamento Nacional de Planeación

Alejandra Corchuelo Marmolejo
Subdirectora General Sectorial

Santiago Matallana Méndez
Subdirector General Territorial

Resumen ejecutivo

El presente documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) la declaratoria de importancia estratégica de la continuación de las obras de la Autopista Ruta del Sol, sector II a través de los siguientes proyectos: Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la vía Puerto Salgar – Puerto Araujo – La Lizama – San Alberto - San Roque de la Troncal del Magdalena; Mejoramiento y mantenimiento carretera Cúcuta - Sardinata - Ocaña - Aguaclara y accesos; y Mejoramiento y mantenimiento de vías para la conectividad regional (sector Aguaclara – Gamarra).

Estos proyectos de inversión del Invías cubren los tramos que hicieron parte del proyecto Autopista Ruta del Sol, sector II, declarado de importancia estratégica por los Documentos CONPES 3571¹ *Importancia estratégica del proyecto vial “Autopista Ruta del Sol”* y 3817² *Modificación al Documento CONPES 3571 Importancia estratégica del proyecto vial “Autopista Ruta del Sol”, Tramo 2*.

La ejecución del proyecto Autopista Ruta del Sol, sector II inició a través del mecanismo de concesión en el año 2011, en virtud del contrato de concesión 001 del 14 de enero de 2010, a cargo del Instituto Nacional de Concesiones (INCO), hoy Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). En virtud de acciones judiciales y administrativas adelantadas ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca³ y la Superintendencia de Industria y Comercio⁴, en febrero y septiembre de 2017, se efectuó la devolución anticipada al Instituto Nacional de Vías (Invías) de la infraestructura vial que estuvo afectada al desarrollo del contrato de concesión, el 20 de octubre de 2017.

Dada la importancia de este tramo vial que, de acuerdo con información del Invías⁵, moviliza un tránsito promedio diario (TPD) de 5.736 vehículos entre Puerto Salgar (Cundinamarca) y San Roque (Cesar) y de 1.928 en el tramo Ocaña-Aguaclara-Gamarra⁶, se genera la necesidad de garantizar la continuidad en la operación del mismo, en condiciones de seguridad y con los mayores estándares de calidad. De igual forma, se

¹ Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3571.pdf>

² Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3817.pdf>

³ Tribunal Administrativo de Cundinamarca, sección primera. Rad. No. 250002341000201700083, autos fechados 09 de febrero y 14 de septiembre de 2017. MP: Luis Manuel Lasso Lozano.

⁴ Superintendencia de Industria y Comercio, Expediente 17-14777, resolución No 5216 de 2017 del 16 de febrero de 2017.

⁵ Disponible en: <https://hermes.invias.gov.co/volumenes/>

⁶ TPD (tránsito promedio diario): número total de vehículos que pasan durante un periodo dado en días, dividido en el número de días de ese periodo.

requiere mitigar el riesgo de pérdida del patrimonio vial y de los recursos ya invertidos en estos tramos, dando de esta forma continuidad a las obras que fueron iniciadas por el anterior concesionario. Para ello, se presentan en este documento las actividades priorizadas, de manera conjunta entre la ANI y el Invías, orientadas a la terminación de obras para poner en operación 46,4 km de doble calzada, 7 km de mejoramiento y 0,7 km de rehabilitación, la finalización de seis puentes vehiculares, un intercambiador y un puente peatonal. Además, se contempla el mantenimiento y operación de los 605 km de los corredores previamente mencionados⁷.

De acuerdo con lo estimado por el Invías⁸, las mencionadas intervenciones requieren una inversión estimada de 400.000 millones de pesos para las vigencias 2018 y 2019, cuya fuente de financiación serán recursos propios provenientes de los peajes ubicados a lo largo del corredor y aportes de la nación, para los cuales el Confis otorgó aval fiscal en la sesión del 9 de abril de 2018, de conformidad con el artículo 10 de la Ley 819 de 2003⁹ y el artículo 2.8.1.7.1.2 del Decreto 1068 de 2015.

Clasificación: R42.

Palabras clave: declaración de importancia estratégica, infraestructura vial, costos de operación, tiempos de viaje, Confis, Ruta del Sol sector II, vigencias futuras.

⁷ Todo ello de conformidad con lo indicado en el artículo 2.2.12.3.1. del Decreto 1082 de 2015.

⁸ De acuerdo con oficio DG 15003 del 11 de abril de 2018 del Invías e informado por el Ministerio de Transporte mediante oficio MT 20181220140541 del 13 de abril de 2018, y radicado con el número 20186630199362 en el Departamento Nacional de Planeación y con oficio del Ministerio de Transporte con radicado MT 20181220093111 del 13 de marzo de 2018 y oficio del Invías con radicado DG 9967 con radicado en el Ministerio de Transporte MT 20183210149692 del 7 de marzo de 2018.

⁹ Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	8
2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN.....	10
3. DIAGNÓSTICO	16
4. DEFINICIÓN DE LA POLÍTICA.....	22
4.1. Objetivo general	22
4.2. Plan de acción	23
4.3. Beneficios del proyecto.....	26
4.4. Seguimiento	30
4.5. Financiamiento	30
5. RECOMENDACIONES.....	32
ANEXOS	33
Anexo A. Plan de Acción y Seguimiento (PAS).....	33
BIBLIOGRAFÍA.....	35

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Comparación de demanda en corredores logísticos del Plan Maestro de Transporte Intermodal	14
Tabla 2. Red carretera, departamentos de influencia de corredores Puerto Salgar – San Roque y Ocaña – Aguaclara – Gamarra (en kilómetros)	17
Tabla 3. Tránsito promedio diario corredor Puerto Salgar – San Roque (número de vehículos)	18
Tabla 4. Tránsito promedio diario del corredor Ocaña – Aguaclara- Gamarra.....	19
Tabla 5. Operación actual de los corredores Puerto Salgar - San Roque y Ocaña - Aguaclara - Gamarra.....	19
Tabla 6. Costos de operación vehicular y tiempos de recorrido.....	27
Tabla 7. Ahorros en costos de operación vehicular y en tiempos de viaje por tipo de vehículo, Puerto Salgar - San Roque de la troncal del Magdalena.....	28
Tabla 8. Costos de operación vehicular y tiempos de recorrido.....	29
Tabla 9. Ahorros en costos de operación vehicular y en tiempos de viaje por tipo de vehículo, Ocaña – Aguaclara - Gamarra	30
Tabla 10. Cronograma de seguimiento.....	30
Tabla 11. Costos por proyecto, fuente y año	31

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1. Localización Autopista Proyecto Ruta del Sol.....	11
Mapa 2. Niveles de congestión de carreteras (2011)	15
Mapa 3. Localización de los corredores Puerto Salgar – San Roque y Ocaña – Aguaclara – Gamarra	17

SIGLAS Y ABREVIACIONES

ANI	Agencia Nacional de Infraestructura
APP	Alianza público-privada
Confis	Consejo Superior de Política Fiscal
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
DNP	Departamento Nacional de Planeación
INCO	Instituto Nacional de Concesiones
Invías	Instituto Nacional de Vías
Km	Kilómetro
Km/h	Kilómetro por hora
PMTI	Plan Maestro de Transporte Intermodal
PR	Punto de referencia
MFMP	Marco Fiscal de Mediano Plazo
MGMP	Marco de Gasto de Mediano Plazo
PAS	Plan de Acción y Seguimiento
PGN	Presupuesto General de la Nación
PND	Plan Nacional de Desarrollo
TPD	Tránsito promedio día

1. INTRODUCCIÓN

En las bases del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2014-2018 *Todos por un nuevo país*, se señala que la ausencia de infraestructura para brindar conectividad entre las regiones obstaculiza el desarrollo económico, dado que se generan altos costos de transporte que restan competitividad a los productos locales en mercados internacionales, se propicia la consolidación de regiones autocontenidas y el desaprovechamiento de los beneficios de la especialización y del comercio interior y se dificulta el crecimiento del sector rural y el acceso a la oferta social del Estado (DNP, 2015; pág. 128).

Por ese motivo, históricamente se han emprendido esfuerzos importantes en la consolidación de corredores para el comercio exterior, a través de programas de concesiones viales y de proyectos de obra pública. En particular, se identificó la necesidad de desarrollar corredores viales que conectaran el centro del país con los puertos de las costas Atlántica y Pacífica de Colombia. Dado lo anterior, a través del Documento CONPES 3571 se declaró de importancia estratégica el proyecto Autopista Ruta del Sol para mejorar la infraestructura vial entre la capital del país y el Caribe colombiano, con las más altas especificaciones de operación y seguridad.

Originalmente, el proyecto Autopista Ruta del Sol se dividió en tres sectores: (i) Villeta – El Korán, (ii) Puerto Salgar – San Roque y (iii) San Roque – Yé de Ciénaga y El Carmen de Bolívar – Bosconia – Valledupar. Durante la ejecución del proyecto, el tramo Ocaña (Río de Oro) – Aguacalara – Gamarra y las conexiones a puertos fluviales al norte y sur de Gamarra, fue declarado de importancia estratégica en 2014 por el Documento CONPES 3817 y adicionado al proyecto de inversión en el sector II.

Sin embargo, durante la ejecución del contrato asociado al sector II, y en virtud de las decisiones administrativas y judiciales emitidas por la Superintendencia de Industria y Comercio y por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, respectivamente, durante el año 2017 se determinó la terminación anticipada del contrato de concesión y la entrega al Invías de la infraestructura vial objeto de este contrato, con el cual, según información suministrada por la interventoría del contrato de concesión, se alcanzó un avance del 51 %, respecto a las metas planteadas, en la troncal Puerto Salgar – San Roque y un avance del 29,9 % en la transversal Ocaña – Aguacalara – Gamarra.

Teniendo en cuenta lo anterior, surge la necesidad de garantizar la continuidad en la operación de la vía en condiciones de seguridad y calidad para sus usuarios, así como de reactivar obras iniciadas por el concesionario, evitar la pérdida de los recursos invertidos en ellas y agilizar la entrada en operación en doble calzada de algunos tramos.

Para ello, la Subdirección de la Red Nacional del Invías en coordinación con la ANI, determinaron la necesidad de adelantar acciones específicas orientadas a evitar el deterioro

de los tramos que fueron parcialmente intervenidos por el concesionario, durante el tiempo que la Agencia requiera para la estructuración y puesta en marcha de un nuevo proyecto de participación público-privada.

En particular, se llevarán a cabo las siguientes intervenciones generales¹⁰: (i) terminación de obras iniciadas por parte del concesionario (*i.e.* 40,6 km de segunda calzada); (ii) construcción de nueva calzada (*i.e.* 5,8 km de segunda calzada); (iii) terminación de la construcción de seis puentes vehiculares y un puente peatonal; (iv) construcción de un intercambiador; (v) mejoramiento y rehabilitación de 7,7 km; y (vi) mantenimiento y operación de 605 km.

Estas intervenciones permitirán mejorar la capacidad de la vía, aumentar velocidad promedio a 80 kilómetros por hora (km/h), reducir los tiempos de viaje en 26 %, reducir costos de operación en un 13 % de los costos actuales y mitigar el riesgo de pérdida del patrimonio vial a través de la terminación de obras iniciadas.

Por lo anterior, se somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) la declaratoria de importancia estratégica de la continuación de las obras de la Autopista Ruta del Sol, sector II a través de los siguientes proyectos: Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la vía Puerto Salgar – Puerto Araujo – La Lizama – San Alberto - San Roque de la Troncal del Magdalena; Mejoramiento y mantenimiento carretera Cúcuta - Sardinata - Ocaña -Aguaclara y accesos y; Mejoramiento y mantenimiento de vías para la conectividad regional (sector Aguaclara – Gamarra), para garantizar el tránsito de los usuarios en condiciones de calidad y seguridad, mejorando la competitividad y conectividad del interior del país con la costa Caribe¹¹.

Para tal fin, el Inviás requiere priorizar recursos estimados en 400.000 millones de pesos que se asignarán en las vigencias 2018 y 2019, de acuerdo con el aval fiscal otorgado por el Consejo Superior de Política Fiscal (Confis), en sesión del 9 de abril de 2018¹².

El presente documento se desarrolla en cinco secciones, siendo la primera esta introducción. En la segunda sección se presentan los antecedentes y la justificación de las inversiones solicitadas. La tercera desarrolla el diagnóstico sobre el estado actual del corredor y sus principales necesidades. En la cuarta sección se presenta la definición del proyecto, sus

¹⁰ De acuerdo con Oficio MT-20181220093111 del 13 de marzo de 2018, con el cual el Viceministro de Infraestructura del Ministerio de Transporte, solicita aval fiscal para la ejecución del proyecto *“Continuación de las obras del proyecto vial Autopista Ruta del Sol Sector II”* y oficio del Inviás DG 9967 radicado en Ministerio de Transporte con radicado número MT 20183210149692.

¹¹ Ministerio de Transporte oficio MT 20181220140541 del 13 de abril de 2018, radicado número 20186630199362 en el Departamento Nacional de Planeación.

¹² Según oficio del Inviás con radicado DG 9967 enviado al Ministerio de Transporte con radicado número MT 20183210149692.

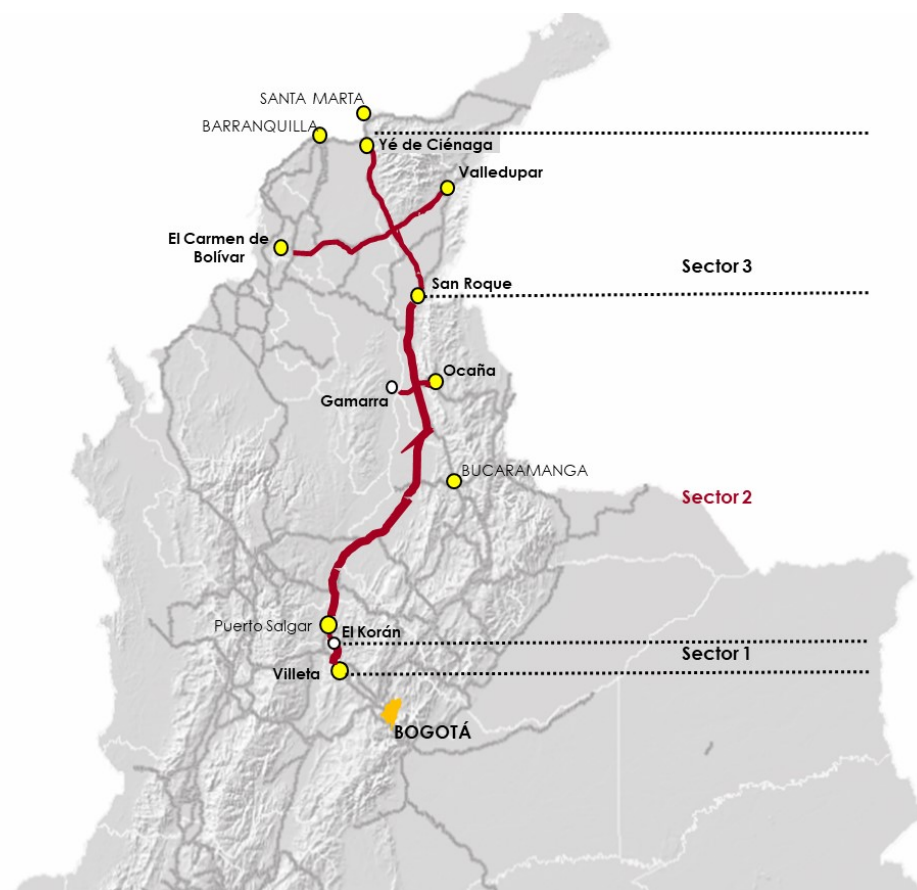
objetivos, el plan de acción que permitirá la realización de las obras, los beneficios esperados y las estrategias de seguimiento y financiación. En la última sección, se presentan las recomendaciones al Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES).

2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

La infraestructura de transporte es clave para la competitividad y uno de los motores del crecimiento económico y del desarrollo social. Por esta razón, se han implementado políticas y programas para incrementar el nivel de servicio de los corredores de transporte de comercio exterior, mediante el desarrollo de proyectos de expansión de capacidad en la red nacional de carreteras.

En esa línea, el Documento CONPES 3571 declaró la importancia estratégica el proyecto Autopista Ruta del Sol, el cual se dividía en tres sectores: (i) sector 1: tramo Villeta – El Korán; (ii) sector 2: tramo Puerto Salgar – San Roque; y (iii) sector 3: tramos San Roque – Yé de Ciénaga y El Carmen de Bolívar – Bosconia – Valledupar (Mapa 1). El documento también señalaba que el corredor era clave para la distribución de bienes a nivel nacional y la movilización de insumos para diversos procesos productivos desarrollados en zonas como la Sabana de Bogotá, el Magdalena Medio y el Valle de Aburrá.

Mapa 1. Localización Autopista Proyecto Ruta del Sol



Fuente: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible (DIES) – DNP, con base en información del Documento CONPES 3571.

Con base en lo anterior, el INCO, actualmente Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), suscribió el contrato de concesión 001 de 2010 correspondiente al sector 2 del proyecto, para la construcción de la segunda calzada entre Puerto Salgar (Cundinamarca) y San Roque (Cesar), la rehabilitación y el mejoramiento de la vía existente, el mantenimiento (rutinario y periódico) y la operación del corredor, entre otras actividades. Durante la ejecución del contrato de concesión, se incluyó en el proyecto de inversión la transversal Ocaña (Río de Oro) – Aguachica – Gamarra y las conexiones a puertos fluviales al norte y sur de Gamarra, para el mejoramiento y rehabilitación de la calzada existente, así como la construcción de puentes, viaductos, intersecciones y una variante en Aguachica.

Sin embargo, el 9 de febrero de 2017, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca¹³ ordenó, como medidas cautelares de urgencia, la suspensión provisional del contrato de concesión 001 de 2010 y ordenó al Presidente de la República, a fin de evitar la paralización

¹³ Radicado No 250002341000201700083-00.

de las obras que se estaban ejecutando, la designación de la autoridad que transitoriamente administraría el proyecto Ruta del Sol Sector II, la obligación de tomar posesión inmediata de las obras de la concesión, velar por la correcta y eficiente ejecución de los trabajos de obra, así como ejercer una constante vigilancia de los recursos del proyecto a la continuidad en la financiación de la obra o fijar los parámetros para que así ocurra por parte de la autoridad designada, entre otros que permitan la continuidad de las obras.

El 16 de febrero del mismo año, dentro del expediente 17-14777, la Superintendencia de Industria y Comercio, mediante Resolución No 5216, decretó como medida cautelar la suspensión o cesación de los efectos de las conductas presuntamente contrarias a la libre competencia económica que generaron la suscripción del contrato de concesión 001 de 2010; como consecuencia de ello, y con el fin de restablecer la libre competencia económica, ordenó a la ANI dar por terminado el contrato de concesión y proceder a su liquidación. Desde ese momento, se inició el periodo de reversión para la liquidación y entrega definitiva de la infraestructura concesionada, según lo dispuesto en los artículos 14 y 19 de la Ley 80 de 1993¹⁴, así como en el artículo 11 de la Ley 1150 de 2007¹⁵.

A través del artículo 22 de la Ley 1837 del 30 de junio de 2017¹⁶ se dispuso que la ANI podría celebrar contratos interadministrativos con otras entidades del sector transporte, con cargo a las apropiaciones declaradas como disponibles en la vigencia, cuando por decisiones judiciales o administrativas no puedan continuar con la ejecución de los proyectos de infraestructura vial bajo administración, creando así las condiciones jurídicas para que el Invías pudiera intervenir las vías correspondientes al proyecto Autopista Ruta del Sol, sector II, para evitar la paralización del proyecto.

Lo anterior, teniendo en cuenta que el Invías tiene como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la red vial nacional primaria y, en principio, se encuentra a cargo de la totalidad de esta red. Para el desarrollo de los contratos de concesión debe coordinar con la ANI, la entrega de la infraestructura. Una vez terminados los contratos de concesión, debe ser revertida la infraestructura al Invías para ser atendida en el marco de sus competencias.

Adicionalmente, el 14 de septiembre de 2017, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, en el marco de la Acción Popular instaurada por la Procuraduría General de

¹⁴ Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

¹⁵ Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos.

¹⁶ Por la cual se efectúan unas modificaciones al Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal 2017.

la Nación, dictó medidas cautelares complementarias, orientadas a facilitar y concretar la entrega material de la infraestructura vial, tales como, la orden a la Concesionaria Ruta del Sol S.A.S para que hiciera entrega material a la ANI de los cinco tramos correspondientes a los procesos licitatorios enunciados en dicha decisión¹⁷, realizar la cesión total de las licencias ambientales a la ANI para la construcción de los tramos que serían intervenidos por el Invías e iniciar los procesos de suscripción de escrituras públicas de transferencia de propiedad a favor de la ANI de los predios necesarios para el desarrollo de las licitaciones del Invías. Igualmente, se ordenó a la ANI y al Invías que iniciaran los trámites tendientes a culminar las obras del corredor vial de la Ruta del Sol, sector II.

En cumplimiento de las medidas cautelares, el 20 de octubre de 2017, entre la ANI y el Concesionario Ruta del Sol SAS, se suscribió acta de reversión y entrega de toda la infraestructura incluida en el alcance del contrato de concesión 001 de 2010 y sus adiciones, procediendo también en la misma fecha, a suscribir el acta de entrega de la infraestructura vial recibida de la ANI al Invías.

Mientras la ANI realiza la estructuración de una nueva alianza público-privada (APP) para culminar los alcances previstos en los corredores Puerto Salgar - San Roque y Ocaña – Aguaclara – Gamarra, el Gobierno nacional, a través del Invías, adelantará las acciones pertinentes para garantizar la prestación eficiente y continua del servicio de transporte, para lo cual ambas entidades priorizaron los siguientes alcances¹⁸:

Construcción: actividades para infraestructura de transporte completamente nueva, que incluye ajuste de diseños y actividades de gestión socioambiental y predial que corresponden a 5,8 km de nueva calzada y un intercambiador.

Terminación de la construcción: finalización de la superficie de rodadura, señalización y drenajes de tramos de segunda calzada, iniciados por el concesionario que corresponden a 40,6 km. De igual forma, las actividades para finalizar la construcción de seis puentes vehiculares y un puente peatonal

Mejoramiento y rehabilitación: actividades de rectificación (alineamiento horizontal y vertical) y/o ampliación de la sección de la vía existente, obras de drenaje, capas granulares

¹⁷ En las medidas cautelares del 14 de septiembre de 2017 del Tribunal Administrativo de Cundinamarca se mencionan los siguientes procesos licitatorios referentes a los cinco tramos a intervenir: LP-PRE-DO-SRN-045-2017, LP-PRE-DO-SRN-046-2017, LP-PRE-DO-SRN-047-2017, LP-PRE-DO-SRN-048-2017, LP-PRE-DO-SRN-049-2017.

¹⁸ De acuerdo con la solicitud de aval fiscal presentada al Confis el 9 de abril de 2018, mediante documento D.G.P.N. No. 10/2018 y sus soportes oficio MT-20181220093111 del 13 de marzo de 2018, con el cual el Viceministro de Infraestructura del Ministerio de Transporte solicita aval fiscal para la ejecución del proyecto “Continuación de las obras del proyecto vial Autopista Ruta del Sol Sector II” y oficio del Invías DG 9967 radicado en Ministerio de Transporte con radicado número MT 20183210149692 y la remisión del proyecto de Documento CONPES al DNP con radicado número 20186630199362 del 17 de abril de 2018.

para estructura de pavimento, superficie de rodadura y señalización que corresponden a 7,7 km.

Mantenimiento: actividades para conservar las condiciones óptimas de transitabilidad en la vía, tales como, parcheos, bacheos, rocería, limpieza de obras de drenaje, sello de fisuras, reconstrucción de cunetas y señalización, entre otras.

Por otra parte, el PND 2014-2018 identificó la necesidad de desarrollar una infraestructura competitiva que consolide la red vial nacional y fortalezca su conectividad y accesibilidad territorial. En ese sentido, a través de un esfuerzo interinstitucional, se formuló el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), con el cual se busca: (i) impulsar el comercio exterior mediante la reducción de costos y tiempos de transporte; (ii) impulsar el comercio regional, mejorando la calidad de la infraestructura de transporte subnacional o de accesibilidad; y (iii) fomentar la integración del territorio aumentando la presencia del Estado, acercando a ciudadanos y regiones a su oferta social, a los mercados y centros de servicios. Para lo anterior se desarrolló un modelo de priorización de proyectos que considera las características de la red de transporte actual, así como proyecciones de contexto macroeconómico en diferentes escenarios.

La vía Bogotá - Caribe, dentro de la cual se encuentra el corredor Puerto Salgar – San Roque, ocupa el cuarto lugar de importancia en los corredores logísticos del país definidos por el Plan Maestro de Transporte Intermodal, según se muestra en la Tabla 1.

Tabla 1. Comparación de demanda en corredores logísticos del Plan Maestro de Transporte Intermodal

Corredor logístico	Tránsito promedio diario	% camiones
Bogotá Cúcuta-Caribe	43.466	36 %
Medellín-Villavicencio	43.187	39 %
Rumichaca-Caribe	10.543	15 %
Bogotá-Caribe	8.581	56 %
Variante San Gil	7.556	26 %
Medellín-Cúcuta	7.089	19 %
Buenaventura-Bogotá	5.429	45 %

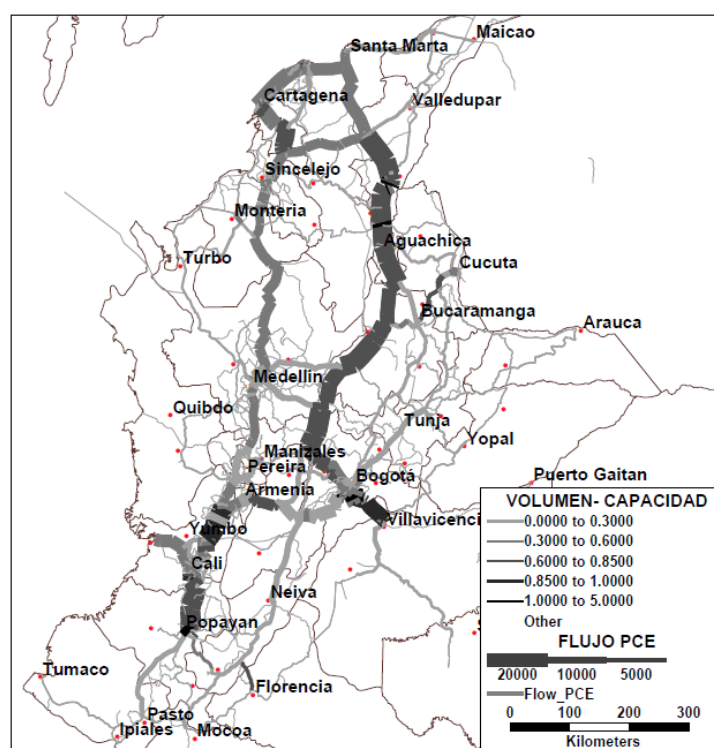
Fuente: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible–DNP, con base en información el Plan Maestro de Transporte Intermodal e Inviás (2016).

En complemento, el PND 2014-2018 establece un enfoque territorial para la implementación de estrategias y políticas. Para el caso de la región Centro-Oriente y Bogotá¹⁹ identificada como altamente competitiva, dado que concentra el 49 % del PIB industrial

¹⁹ Conformada por los departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Santander, Norte de Santander y Bogotá D.C.

nacional (DANE, 2014), en la cual se desarrolla el corredor Puerto Salgar–San Alberto (corredor incluido en la troncal Puerto Salgar–San Roque), con fuertes polos productivos en diferentes sectores económicos y excelente cobertura de infraestructura de vías primarias, aeropuertos de alta capacidad, conectividad digital y cobertura en redes eléctricas y de gas. Sin embargo, el PND 2014-2018 indica que el sistema de conectividad depende de las carreteras principales que, en su mayoría, muestran altos niveles de congestión, lo que incrementa los costos de operación y tiempos de viaje (Mapa 2).

Mapa 2. Niveles de congestión de carreteras (2011)



Fuente: DNP - Misión Sistema de Ciudades (2012-2014)²⁰.

Dado lo anterior, es importante avanzar en la consolidación de estos corredores, mejorando su capacidad.

En relación con la región Caribe, de la cual hace parte el departamento de Cesar, donde se localizan los tramos San Alberto – San Roque y Ocaña, Aguaclara - Gamarra, el

²⁰ Misión Sistema de Ciudades–Conectividad Interurbana. Disponible en:

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Vivienda%20Agua%20y%20Desarrollo%20Urbano/Conectividad%20Interurbana%20%E2%80%93%20Pablo%20Roda.pdf>

PND 2014-2018 menciona la clara diferencia entre los niveles de desarrollo de las ciudades capitales con el resto de la región y enfatiza en la necesidad de promover la inversión privada en ciudades intermedias como Aguachica, entre otras. Adicionalmente, el corredor Aguacalara - Gamarra ha sido definido como uno de los accesos prioritarios para el desarrollo logístico intermodal del río Magdalena, de acuerdo con el Documento CONPES 3758 *Plan para restablecer la navegabilidad del Río Magdalena*²¹.

De esta forma, con las obras priorizadas por el Invías, no solo se busca garantizar la continuidad del servicio de transporte con adecuados niveles de servicio, sino avanzar en la estrategia de consolidación de los corredores de comercio exterior para mejorar la competitividad del país, mediante la integración física de sus grandes centros de producción, distribución y consumo.

3. DIAGNÓSTICO

Los corredores Puerto Salgar – San Roque y Ocaña – Aguacalara – Gamarra se encuentran en los departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Santander, Norte de Santander y Cesar, con un área de influencia directa en 21 municipios: Puerto Salgar (Cundinamarca); Puerto Boyacá (Boyacá), Barrancabermeja, Bolívar, Cimitarra, Landázuri, Puerto Parra, Rionegro, Sabana de Torres, Simacota (Santander); Ocaña (Norte de Santander); Aguachica, Chimichagua, Curumaní, Gamarra, La Gloria, Pailitas, Pelaya, Río de Oro, San Alberto y San Martín (Cesar), que suman 774.00 habitantes, según proyecciones a 2017 del Censo de Población y Vivienda del 2005 (DANE, 2005).

Estos departamentos cuentan con una red carretera distribuida de la siguiente manera: 4.697,7 km de red nacional, 15.800 km de red secundaria y 42.193,5 km de red terciaria (Tabla 2).

Los corredores Puerto Salgar – San Roque y Ocaña – Aguacalara - Gamarra suman una longitud de 580 km de red primaria, representando el 12 % de la red primaria en los cinco departamentos del área de influencia de estos proyectos viales. Adicional a ello, comprenden 26 km de red secundaria entre Aguacalara y Gamarra.

²¹ Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3758.pdf>

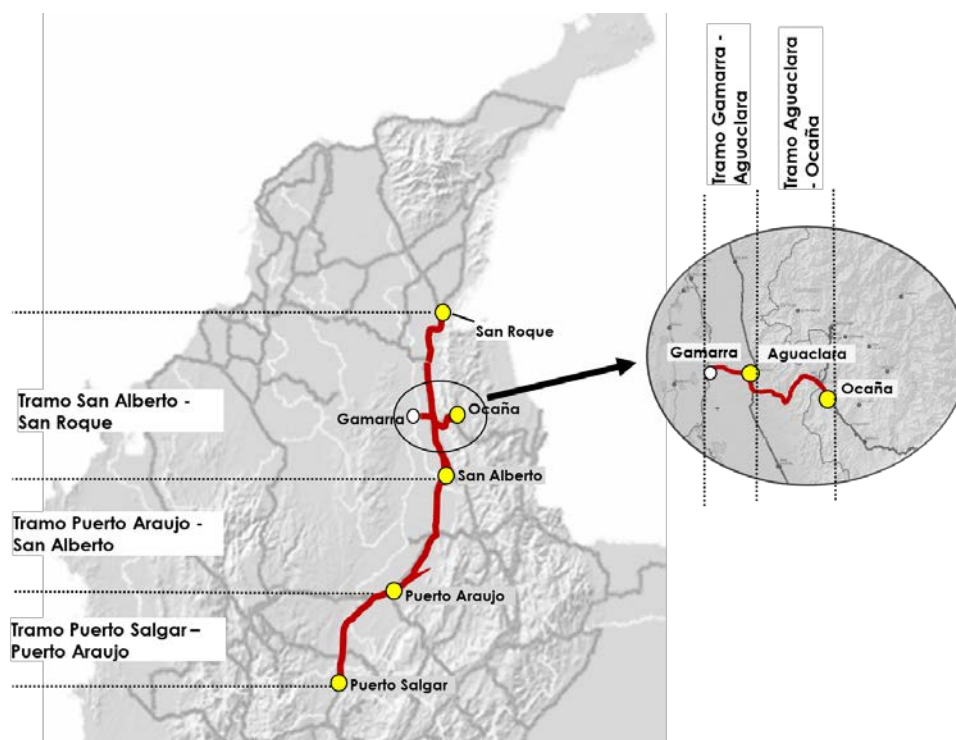
Tabla 2. Red carretera, departamentos de influencia de corredores Puerto Salgar – San Roque y Ocaña – Aguaclara – Gamarra (en kilómetros)

Departamento	Red primaria	Red secundaria	Red terciaria	Total
Boyacá	1.042,46	4.237,00	14.518,32	19.797,77
Cesar	718,91	529,00	2.130,21	3.378,13
Cundinamarca	824,11	6.998,00	13.376,70	21.198,81
Norte de Santander	843,01	1.398,00	4.056,69	6.297,70
Santander	1.269,18	2.638,00	8.111,60	12.018,78
Total	4.697,67	15.800,00	42.193,52	62.691,19

Fuente: Invías, Ministerio de Transporte (2016).

Por otra parte, el Invías dividió los corredores Puerto Salgar – San Roque y Ocaña – Aguaclara – Gamarra en cinco tramos viales, como se observa en el Mapa 3.

Mapa 3. Localización de los corredores Puerto Salgar – San Roque y Ocaña – Aguaclara – Gamarra



Fuente: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible - DNP, con base en información de Invías.

En la Tabla 3 se relaciona el TPD obtenido de 16 estaciones de conteo de Invías, ubicadas a lo largo del corredor Puerto Salgar - San Roque. Según estas mediciones, se encuentra un promedio de 5.736 vehículos, de los cuales el 57 % corresponde a vehículos de carga.

**Tabla 3. Tránsito promedio diario corredor Puerto Salgar – San Roque
(número de vehículos)**

Tramo	Tramo de conteo	No. estación	TPD	%autos	%buses	%camiones
Puerto Salgar - Puerto Araujo	La Dorada - Caño Alegre	413	7.732	38 %	8 %	54 %
	Caño Alegre - Dos y medio	967	4.795	38 %	8 %	54 %
	Dos y medio - Puerto Boyacá	1.067	5.624	45 %	7 %	48 %
	Puerto Boyacá -Puerto Serviéz	738	5.292	39 %	9 %	52 %
	Puerto Serviéz - Puerto Araujo	1.150	4.267	29 %	7 %	64 %
Puerto Araujo - San Alberto	Puerto Araujo – Barrancabermeja	1.113	4.417	30 %	9 %	61 %
	Barrancabermeja - Veinte de Julio	1140	4.847	37 %	8 %	55 %
	Veinte de Julio - San Alberto	886	3.420	24 %	5 %	71 %
	San Alberto - San Martín	627	8.581	37 %	7 %	56 %
San Alberto - San Roque	San Martín – Morrison	214	6.251	38 %	7 %	55 %
	Morrison – Aguaclara	210	5.825	35 %	8 %	57 %
	Aguaclara – Aguachica	636	6.301	41 %	6 %	53 %
	Aguachica - La Mata	216	7.194	39 %	7 %	54 %
	La Mata - El Burro	597	5.746	30 %	8 %	62 %
	El Burro – Pailitas	596	5.721	30 %	7 %	63 %
	Pailitas - San Roque	595	5.761	39 %	6 %	55 %
	Total		5.736	36 %	7 %	57 %

Fuente: Invías (2016).

De igual forma, en la Tabla 4 se relaciona el TPD obtenido de tres estaciones de conteo del Invías ubicadas a lo largo del corredor Ocaña – Aguaclara – Gamarra. Según estas mediciones, se encuentra un promedio de 1.928 vehículos, de los cuales más de la tercera parte (33 %) corresponde a vehículos de carga. Estas cifras, aunque menores a las registradas en Puerto Salgar – San Roque, muestran un importante tránsito promedio diario y determinan la necesidad de realizar mejoramiento de la vía.

Tabla 4. Tránsito promedio diario del corredor Ocaña – Aguaclara- Gamarra (número de vehículos)

Tramo	Tramo de conteo	No. estación	TPD	%A	%B	%C
Aguaclara – Ocaña	Aguaclara – Platanal	209	2.570	60 %	6 %	34 %
	Platanal - Río de Oro	207	2.214	61 %	7 %	32 %
Gamarra – Aguaclara	Gamarra – Aguaclara	-	1.000	60 %	7 %	33 %
Total			1.928	60 %	7 %	33 %

Fuente: Invías (2016).

Por otra parte, es importante mencionar que, a través de las obras realizadas en desarrollo de la concesión, al momento de la devolución de la obra, se identificaron 215 km sobre el corredor Puerto Salgar – San Roque, que corresponden al 40 % de su longitud total, que operan actualmente en doble calzada. Las condiciones de operación por tramo se presentan en la Tabla 5.

Tabla 5. Operación actual de los corredores Puerto Salgar - San Roque y Ocaña - Aguaclara - Gamarra

Sector ^(a)	Tramo	Operación actual (km)		
		Doble calzada	Calzada sencilla	Total
1 (Troncal)	Puerto Salgar - Puerto Araujo	85,2	79,8	165,0
	Puerto Araujo - San Alberto	8,8	166,3	175,1
	San Alberto - San Roque	121	71,9	192,9
2 (Transversal)	Gamarra - Aguaclara	0	26,4	26,4
	Aguaclara – Ocaña	0	45,6	45,6
		215	389,7	605,0

Fuente: Invías – ANI (2018).

Nota (a): Sector 1: Troncal Puerto Salgar – San Roque; Sector 2: Transversal Ocaña – Aguaclara – Gamarra.

A continuación, se describen las características de los cinco tramos a intervenir dentro del proyecto Autopista Ruta del Sol, sector II y se informa el porcentaje de avance de las obras previstas en el contrato de concesión 001 de 2010, de acuerdo con información recabada por la ANI, a través de la interventoría del proyecto

El primer tramo es Puerto Salgar – Puerto Serviéz – Puerto Araujo, con una longitud aproximada de 165 km. Este tramo cuenta con dos secciones: la primera, que va desde Puerto Salgar (Cundinamarca) hasta Caño Alegre (Boyacá) con una longitud de 46,7 km, de los cuales 41,8 km operan actualmente en doble calzada. Esta primera sección se encuentra

en buen estado y el 100 % de las obras previstas fueron entregadas por el concesionario²². La segunda sección, desde tramo Caño Alegre (Boyacá) a Puerto Araujo (Santander) que tiene una longitud de 118,2 km, de los cuales 43,4 km no continuos operan actualmente en doble calzada. En esta sección, el 59,4 % de las obras previstas fueron entregadas por el concesionario.

El segundo tramo, Puerto Araujo – La Lizama – San Alberto, tiene una longitud aproximada de 175 km, dividida en dos secciones. La primera de ellas va desde Puerto Araujo a la Lizama (Santander), con un avance de 2,9 % de las obras previstas; por parte del concesionario, la sección opera en calzada sencilla en toda su longitud (84,5 km). La segunda sección, de 90,5 km, inicia en la Lizama hasta San Alberto (Cesar). Existe un tramo de 8,8 km de doble calzada operativa y el avance de las obras realizadas por el concesionario se estima en 19,2 %. Para las secciones relacionadas anteriormente existen varios tramos que presentan regular y mal estado, por lo que deben programarse actividades de mantenimiento y rehabilitación.

El tercer tramo comprende San Alberto – Aguachica – La Mata – San Roque en el departamento del Cesar. Tiene una longitud aproximada de 192,9 km, de los cuales 121 km se encuentran en doble calzada operativos. Este tramo puede dividirse en tres subtramos; el primero, entre San Alberto – Aguachica (Cesar) que tiene un avance del 99,7 %; el segundo tramo, entre Aguachica – La Mata (Cesar), donde el avance de las obras previstas por parte del concesionario fue del 95,9 % y; por último, en el tramo de La Mata – San Roque (Cesar) que cuenta con un avance del concesionario del 45,2 %, y es la que requiere terminar kilómetros de segunda calzada. En general, la totalidad del tramo se encuentra en buen estado; sin embargo, es necesario programar las actividades de mantenimiento que permitan garantizar un adecuado nivel de servicio.

El cuarto tramo comprende Gamarra – Aguaclara (Cesar), ubicado en el departamento del Cesar. Este tramo corresponde a una vía departamental de 26,4 km de longitud que opera en calzada sencilla en regular estado. La parte correspondiente conexiones a los puertos de Norte de Gamarra, cuenta con estudios, pero no presenta avances en obras.

El quinto tramo corresponde al sector Aguaclara (Cesar) – Ocaña (Norte de Santander). Este corredor tiene una longitud de 45,6 km en calzada sencilla en regular estado. El

²² Mediante oficio No. 10 al contrato de concesión de concesión 001 de 2010 en el tramo comprendido entre el PR34+000 al PR39+080, se determinó que el concesionario realizaría únicamente labores de operación y mantenimiento en la calzada existente, no se realizarán obras de construcción de segunda calzada ni mejoramiento de la calzada existente; lo anterior debido a la interferencia sobre la base aérea Palenquero (Germán Olano).

concesionario inició la construcción de la circunvalar de Aguachica con un avance de 3 km de los 6,5 km totales proyectados.

En resumen, el corredor Puerto Salgar - San Roque cuenta con 215 km de vía en doble calzada y 318 km en calzada sencilla y está actualmente en operación.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Invías ha priorizado la reactivación de las obras de construcción de segunda calzada ya iniciadas, con el fin de agilizar la entrada en operación de estos sectores y, de esta forma, mejorar la capacidad de la vía y mitigar el riesgo de pérdida del patrimonio vial que suponen un avance aproximado del 5 % en la ejecución del proyecto original. En la misma línea, se priorizan actividades de mantenimiento en todo el corredor.

De acuerdo con lo ordenado a la ANI por la Superintendencia de Industria y Comercio mediante Resolución No 5216 del 17 de febrero de 2017, en relación con estructurar y adelantar una nueva concesión²³ para que asegure la ejecución integral del objeto contractual originalmente previsto en el contrato de concesión 001 de 2010, las actividades necesarias para la culminación del alcance original del proyecto que no se realizaron a través de dicho contrato de concesión y no se encuentran priorizadas en el presente documento, están contempladas en el desarrollo de la consultoría especializada contratada por la ANI para tal fin²⁴.

²³ Se debe considerar que según lo dispuesto en artículo 110 del Decreto 111 de 1996 -Estatuto Orgánico del Presupuesto-, los mecanismos jurídicos de ejecución contractual son competencia de las entidades ejecutoras de los proyectos de inversión.

Decreto 111 de 1996. *“Artículo 110. Los órganos que son una sección en el Presupuesto General de la Nación tendrán la capacidad de contratar y comprometer a nombre de la persona jurídica de la cuál hagan parte, y ordenar el gasto en desarrollo de las apropiaciones incorporadas en la respectiva sección, lo que constituye la autonomía presupuestal a que se refieren la Constitución Política y la ley. Estas facultades estarán en cabeza del jefe de cada órgano quien podrá delegarlas en funcionarios del nivel directivo o quien haga sus veces, y serán ejercidas teniendo en cuenta las normas consagradas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y en las disposiciones legales vigentes. (...)”*.

²⁴ Dentro de las obligaciones principales del contrato de consultoría No 597 del 2017, se enuncia: “deberá quedar plenamente establecido el CAPEX (inversiones en bienes de capital) y OPEX (costos de operación) de las obras y actividades no ejecutadas dentro del contrato de concesión 001 de 2010 y demás obras a incluir como resultado de la debida diligencia Técnica, Social Ambiental y Predial que hagan el proyecto viable frente a la normativa vigente”.

4. DEFINICIÓN DE LA POLÍTICA

De conformidad con lo establecido en el artículo 10 de la Ley 819 de 2003²⁵ y el artículo 2.8.1.7.1.2. del Decreto 1068 de 2015²⁶, este documento somete a consideración del CONPES la declaratoria de importancia estratégica para el país de la continuación de las obras de la Autopista Ruta del Sol, sector II, a través de los siguientes proyectos: Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la vía Puerto Salgar – Puerto Araujo – La Lizama – San Alberto - San Roque de la Troncal del Magdalena; Mejoramiento y mantenimiento carretera Cúcuta - Sardinata - Ocaña - Aguaclara y accesos; y Mejoramiento y mantenimiento de vías para la conectividad regional (sector Aguaclara – Gamarra), cuya finalidad es el mejoramiento de la infraestructura vial del corredor que del interior del país conecta con la costa Caribe, para consolidar la conectividad de los centros de producción y consumo, con condiciones de seguridad y altos estándares de servicio.

4.1. Objetivo general

Garantizar el apoyo de la nación para la continuación de las obras de la Autopista Ruta del Sol, sector II a través de los siguientes proyectos: Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la vía Puerto Salgar – Puerto Araujo – La Lizama – San Alberto - San Roque de la Troncal del Magdalena; Mejoramiento y mantenimiento carretera Cúcuta - Sardinata - Ocaña - Aguaclara y accesos; y Mejoramiento y mantenimiento de vías para la conectividad regional (sector Aguaclara – Gamarra), para garantizar la continuidad del servicio de transporte con adecuados niveles de servicio, así como la reactivación de las obras iniciadas

²⁵ El Confis podrá autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso y el objeto del compromiso se lleve a cabo en cada una de ellas siempre y cuando se cumpla que:

- a) El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas consulte las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 1° de esta ley;
- b) Como mínimo, de las vigencias futuras que se soliciten se deberá contar con apropiación del quince por ciento (15 %) en la vigencia fiscal en la que estas sean autorizadas;
- c) Cuando se trate de proyectos de inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación y del Ministerio del ramo.

La autorización por parte del Confis para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el CONPES previamente los declare de importancia estratégica. Esta disposición también se aplicará a las entidades de que trata el artículo 9° de la presente ley. El Gobierno reglamentará la materia. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Dirección General del Presupuesto Público Nacional, incluirá en los proyectos de presupuesto las asignaciones necesarias para darle cumplimiento a lo dispuesto en este artículo.

²⁶ Validación del Impacto Fiscal de la Declaratoria de Importancia Estratégica. La declaratoria de importancia estratégica por parte del CONPES a que se refiere el artículo 10 de la Ley 819 de 2003, requerirá del concepto previo y favorable del Confis, donde se valide la consistencia con el Marco de Gasto de Mediano Plazo y el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

para mitigar el riesgo de pérdida del patrimonio vial, a través la declaratoria de importancia estratégica que se efectúa mediante el presente documento.

4.2. Plan de acción

El Invías adelantará, en coordinación con el Ministerio de Transporte, el DNP y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la gestión que permita la aprobación de las vigencias futuras ordinarias ante el Confis.

Con el fin de dar cumplimiento al objetivo planteado, con base en los estudios existentes y el análisis de la situación actual del proyecto, se han priorizado las intervenciones que se describen a continuación para ser ejecutadas en las vigencias 2018 y 2019.

Tramo 1: Puerto Salgar (Cundinamarca) – Puerto Serviéz (Boyacá) – Puerto Araujo (Santander)

Para este tramo se proyectan obras por valor de 132.826 millones de pesos, incluida la interventoría para las siguientes intervenciones:

- Terminación de la estructura de pavimento, obras de drenaje, señalización y obras complementarias de 16 km de segunda calzada.
- Construcción de 0,7 km de segunda calzada.
- Construcción del intercambiador de Puerto Boyacá.
- Mantenimiento para garantizar transitabilidad de los 165 km del tramo vial
- Gestión ambiental, social y predial.

Tramo 2: Puerto Araujo (Santander) – La Lizama (Santander) – San Alberto (Cesar)

Se proyectan obras por valor de 125.253 millones de pesos que incluye interventoría para:

- Terminación de la estructura de pavimento, obras de drenaje, señalización y obras complementarias de 14 km de segunda calzada.
- Construcción de 3 km de segunda calzada.
- Terminación de los puentes de Lebrija y Payandé en el departamento de Santander
- Reparación de accesos existentes al nuevo Puente Sogamoso.
- Mantenimiento para garantizar transitabilidad de los 175,1 km del tramo vial.

- Gestión ambiental, social y predial.

Tramo 3: San Alberto – Aguachica – La Mata – San Roque (Cesar)

En este tramo se proyectan obras por valor de 85.099 millones de pesos, que incluyen interventoría para las siguientes intervenciones:

- Terminación de la estructura de pavimento, obras de drenaje, señalización y obras complementarias de 10,6 km de segunda calzada.
- Construcción de 2,1 km de segunda calzada.
- Mejoramiento de 3,3 km.
- Terminación Puente San Alonso.
- Mantenimiento para garantizar transitabilidad de los 193 km del tramo vial.
- Gestión ambiental, social y predial.

Tramo 4: Aguaclara (Aguachica) – Gamarra (Cesar)

En este tramo se proyectan obras por valor de 21.210 millones de pesos incluyendo la interventoría para realizar el mejoramiento de 3,3 km y el mantenimiento para garantizar transitabilidad de 26,4 km del tramo vial; así como la gestión ambiental, social y predial

Tramo 5: Aguaclara (Aguachica) – Ocaña (Norte Santander)

Para este quinto tramo se proyectan obras por valor de 35.612 millones de pesos que incluyen la interventoría para las siguientes intervenciones:

- Mejoramiento de 0,4 km.
- Rehabilitación de 0,7 km.
- Terminación de tres puentes vehiculares y uno peatonal.
- Terminación construcción peaje y zona de pesaje Platanal.
- Mantenimiento para garantizar transitabilidad de los 45,6 km del tramo vial.
- Gestión ambiental, social y predial.
- Actualizar y complementar estudios a fase III de la variante de Ocaña.

Así mismo, el Invías adelantará la gestión precontractual y contractual de acuerdo con la normativa aplicable²⁷, con el objetivo de ejecutar las obras e intervenciones descritas con anterioridad, orientadas a garantizar el mantenimiento y tránsito seguro y con adecuados niveles de servicio en todo el corredor. Adicionalmente, las obras aquí planteadas permitirán agilizar la entrada en servicio de los tramos de la segunda calzada que fueron iniciados por el concesionario y aquellas priorizadas para mejorar la capacidad del corredor.

Por último, el Invías realizará el seguimiento y supervisión a las obras contratadas, de acuerdo con la normativa aplicable.

²⁷ Se debe considerar que según lo dispuesto en artículo 110 del Decreto 111 de 1996 -Estatuto Orgánico del Presupuesto-, los mecanismos jurídicos de ejecución contractual son competencia de las entidades ejecutoras de los proyectos de inversión.

Decreto 111 de 1996. *“Artículo 110. Los órganos que son una sección en el Presupuesto General de la Nación tendrán la capacidad de contratar y comprometer a nombre de la persona jurídica de la cuál hagan parte, y ordenar el gasto en desarrollo de las apropiaciones incorporadas en la respectiva sección, lo que constituye la autonomía presupuestal a que se refieren la Constitución Política y la ley. Estas facultades estarán en cabeza del jefe de cada órgano quien podrá delegarlas en funcionarios del nivel directivo o quien haga sus veces, y serán ejercidas teniendo en cuenta las normas consagradas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y en las disposiciones legales vigentes. (...)”*.

4.3. Beneficios del proyecto

De conformidad con lo señalado por el Invías, con la ejecución de las obras priorizadas se estima poner al servicio de la comunidad 46,4 km de segunda calzada para un total de 261 km de operación en doble calzada en el corredor Puerto Salgar – San Roque, con lo cual se espera un aumento de la velocidad de 47-60 km/h a 63/80 km/h y, en consecuencia, la reducción del 25 % en el tiempo de recorrido, de acuerdo con los cálculos realizados por el Invías presentados en la Tabla 6.

Tabla 6. Costos de operación vehicular y tiempos de recorrido
Puerto Salgar - San Roque de la troncal del Magdalena (longitud = 49,7 km) con y sin intervención

Escenario sin intervención

Tipo de vehículo ^(a)	TPD	Velocidad (km/h)	Costo operación (veh/km)	Costo operación en tramo (long*costo operación)	Costo total (TPD *costo operación)	Costo anual por TPD (TPD*costo operación tramo*365 días)	Tiempo viaje (minutos)
Camión - 2P (dos ejes)	1.686	50	1.867	92.801	3.147.289	57.093.389.151	60
Camión - 2G (dos ejes)	376	50	1.867	92.801	701.219	12.720.459.026	60
Camión - 3 - 4 (C2-S1)	510	52	3.124	155.269	1.594.644	28.927.642.296	57
Camión - 5 (C3-S2)	290	51	5.272	262.021	1.530.936	27.771.945.795	58
Camión > C-5 (C3-S3)	408	51	5.505	273.621	2.243.666	40.701.221.164	59
Autos (campero 3000 CM3)	2.065	60	1.607	79.868	3.318.326	60.196.086.248	50
Buses (Bus lujo - 34 pasajeros)	402	47	3.230	160.520	1.296.792	23.524.454.598	63
Totales	5.736	-	-	1.116.899	13.832.871	250.935.198.276	58

Escenario con intervención

Tipo de vehículo ^(a)	TPD	Velocidad (km/h)	Costo operación (veh/ km)	Costo operación en tramo (long*costo operación)	Costo total (TPD *costo operación)	Costo anual por TPD (TPD*Costo operación tramo*365 días)	Tiempo viaje (minutos)
Camión - 2P (dos ejes)	1.686	66,7	1.623	80.652	2.735.270	49.619.170.132	45
Camión - 2G (dos ejes)	376	66,7	1.623	80.652	609.421	11.055.196.231	45
Camión - 3 - 4 (C2-S1)	510	69,3	2.776	137.947	1.416.746	25.700.479.778	43
Camión - 5 (C3-S2)	290	68,4	4.536	225.418	1.317.072	23.892.347.025	44
Camión > C-5 (C3-S3)	408	67,6	4.731	235.137	1.928.100	34.976.701.086	44
Autos (campero 3000 CM3)	2.065	80,0	1.437	71.403	2.966.629	53.816.128.138	37
buses (Bus lujo - 34 pasajeros)	402	63,1	2.683	133.322	1.077.072	19.538.621.714	47
Totales	5.736	-	-	964.530	12.050.310	218.598.644.104	44

Fuente: Invías (2018)

Nota: (a) C2 – P: Camiones pequeños de dos ejes; C2 – G: camiones grandes de dos ejes; C3 – C4: camiones de tres y cuatro ejes; C3 – S2: camiones de cinco ejes; C3 – S3: camiones de seis o más ejes.

Así mismo, es importante anotar que con la realización de las obras se produciría un ahorro total en costos anuales de operación vehicular de alrededor de 32.336,5 millones de pesos (13 % de los costos actuales), siendo los camiones los más favorecidos con un ahorro promedio de 21.970,8 millones de pesos anuales (Tabla 7).

Tabla 7. Ahorros en costos de operación vehicular y en tiempos de viaje por tipo de vehículo, Puerto Salgar - San Roque de la troncal del Magdalena

	Autos	Buses	Camiones
Ahorros en costos de operación vehicular y en tiempos de viaje	6.379.958.111	3.985.832.883	21.970.763.178
El sector presenta un tránsito promedio diario (TPD) de 5.736 vehículos, los cuales tienen la siguiente composición:	36,0 %	7,0 %	57,0 %
Ahorro promedio en tiempos de viaje (minutos)	15		
Ahorro total en costos de operación vehicular	32.336.554.173		

Fuente: Invías (2018).

Adicionalmente, de acuerdo con estimaciones realizadas por Invías (2018), el beneficio/costo generados por el mejoramiento de la capacidad de 49,7 km en el corredor Puerto Salgar – San Roque, es de 1,42 con una tasa de descuento del 12 %.

Por otra parte, con los mejoramientos y rehabilitaciones propuestas en el corredor Ocaña – Aguaclara – Gamarra, se espera un aumento de la velocidad de 47-60 km/h a 63/80 km/h y, una reducción del 25 % en el tiempo de recorrido, de acuerdo con los cálculos realizados por Invías (Tabla 8).

**Tabla 8. Costos de operación vehicular y tiempos de recorrido
Ocaña – Aguaclara - Gamarra (longitud 4,4 km) con y sin intervención**

Escenario sin proyecto							
Tipo de vehículo ^(a)	TPD	Velocidad (km/h)	Costo operación (veh/ km)	Costo operación en tramo (long*costo operación)	Costo total (TPD *costo operación)	Costo anual por TPD (TPD*costo operación tramo*365 días)	Tiempo viaje (minutos)
Camión - 2P (dos ejes)	477	50	2.049	9.014	977.736	1.570.244.630	5
Camión - 2G (dos ejes)	42	50	2.049	9.014	86.229	138.483.538	5
Camión - 3 - 4 (C2-S1)	69	52	3.490	15.356	241.161	387.303.891	5
Camión - 5 (C3-S2)	22	51	6.065	26.687	131.025	210.426.791	5
Camión > C-5 (C3-S3)	26	51	6.359	27.978	166.394	267.229.401	5
Autos (Campero 3000 CM3)	1.157	60	1.590	6.994	1.838.914	2.953.296.104	4
Buses (Bus lujo - 34 pasajeros)	135	47	3.712	16.334	501.019	804.636.462	6
Totales	1.928	-	-	111.377	3.942.479	6.331.620.817	5
Escenario con proyecto							
Tipo de vehículo ^(a)	TPD	Velocidad (km/h)	Costo operación (veh/ km)	Costo operación en tramo (long*costo operación)	Costo total (TPD *costo operación)	Costo anual por TPD (TPD*costo operación tramo*365 días)	Tiempo viaje (minutos)
Camión - 2P (dos ejes)	477	66,7	1.623	7.140	774.512	1.243.865.838	4
Camión - 2G (dos ejes)	42	66,7	1.623	7.140	68.306	109.699.431	4
Camión - 3 - 4 (C2-S1)	69	69,3	2.776	12.213	191.795	308.022.977	4
Camión - 5 (C3-S2)	22	68,4	4.536	19.956	97.979	157.355.032	4
Camión > C-5 (C3-S3)	26	67,6	4.731	20.817	123.805	198.831.400	4
Autos (Campero 3000 CM3)	1.157	80,0	1.437	6.321	1.661.955	2.669.099.951	3
Buses (Bus lujo - 34 pasajeros)	135	63,1	2.683	11.803	362.036	581.430.170	4
Totales	1.928	-	-	85.391	3.280.389	5.268.304.799	4

Fuente: Invías (2018)

Nota: (a) C2 – P: Camiones pequeños de dos ejes; C2 – G: camiones grandes de dos ejes; C3 – C4: camiones de tres y cuatro ejes; C3 – S2: camiones de cinco ejes; C3 – S3: camiones de seis o más ejes.

Así mismo, en razón a lo señalado por el Invías, es importante anotar que con la realización de las obras se produciría un ahorro total en costos anuales de operación vehicular de alrededor de 1.063,3 millones de pesos (17 % de los costos actuales), siendo los camiones los más favorecidos con un ahorro promedio de 555,9 millones de pesos anuales (Tabla 9).

Tabla 9. Ahorros en costos de operación vehicular y en tiempos de viaje por tipo de vehículo, Ocaña – Aguaclara - Gamarra

	Autos	Buses	Camiones
Ahorros en costos de operación vehicular y en tiempos de Viaje	284.196.153	223.206.291	555.913.574
El sector presenta un tránsito promedio diario (TPD) de 1.928 vehículos, los cuales tienen la siguiente composición:	60 %	7 %	33 %
Ahorro promedio en tiempos de viaje (minutos)	1		
Ahorro total en costos de operación vehicular	1.063.316.018		

Fuente: Invías (2018)

Por último, el Invías prevé que, con la ejecución del proyecto se generarán aproximadamente 640 empleos directos e indirectos, especialmente de mano de obra no calificada.

4.4. Seguimiento

El seguimiento a la ejecución física y presupuestal de las acciones propuestas para el cumplimiento del objetivo del presente documento CONPES se realizará a través del Plan de Acción y Seguimiento (PAS), que se encuentra en el Anexo A. El reporte periódico al PAS lo realizarán todas las entidades relacionadas en este documento CONPES y será consolidado por el DNP, de acuerdo con lo estipulado en la Tabla 10, con un informe de cierre en junio de 2020.

Tabla 10. Cronograma de seguimiento

Corte	Fecha
Primer corte	Diciembre de 2018
Segundo corte	Junio de 2019
Tercer corte	Diciembre de 2019
Informe de cierre	Junio de 2020

Fuente: DNP.

4.5. Financiamiento

El costo de las intervenciones requeridas para el proyecto priorizado se estima en 400.000 millones de pesos, que serán financiadas en las vigencias fiscales 2018 y 2019 (Tabla 11).

Tabla 11. Costos por proyecto, fuente y año
Millones de pesos corrientes

Proyecto	Vigencia	Recursos	Valor
Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la vía Puerto Salgar – Puerto Araujo – La Lizama – San Alberto - San Roque de la troncal del Magdalena	2018	Nación	79.000
	2019	Propios	264.178
Mejoramiento y mantenimiento carretera Cúcuta - Sardinata - Ocaña - Aguaclara y accesos	2018	Nación	11.000
	2019	Propios	24.612
Mejoramiento y mantenimiento de vías para la conectividad regional	2018	Nación	10.000
	2019	Propios	11.210

Fuente: DNP a partir de aval fiscal otorgado por el Confis.

Teniendo en cuenta que el periodo de ejecución excede el periodo de Gobierno actual, el presente documento somete a consideración del CONPES la declaratoria de importancia estratégica para el país de la continuación de las obras de la Autopista Ruta del Sol, sector II a través de los siguientes proyectos: Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la vía Puerto Salgar – Puerto Araujo – La Lizama – San Alberto - San Roque de la Troncal del Magdalena; Mejoramiento y mantenimiento carretera Cúcuta - Sardinata - Ocaña - Aguaclara y accesos; y Mejoramiento y mantenimiento de vías para la conectividad regional (sector Aguaclara – Gamarra). El Confis, en sesión del 9 de abril de 2018, otorgó el correspondiente aval fiscal (Anexo B), conforme al plan de inversiones presentado en la Tabla 11. Lo anterior, en concordancia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo y de conformidad con el artículo 10 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 2.8.1.7.1.2. del Decreto 1068 de 2015.

De esta manera, el Invías financiará con recursos propios 300.000 millones de pesos, es decir el 75 % del valor estimado de las intervenciones de estos cinco tramos, provenientes del recaudo esperado de la tasa de peaje de las estaciones ubicadas en los corredores Puerto Salgar - San Roque y Ocaña - Aguaclara - Gamarra.

5. RECOMENDACIONES

El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al Consejo Nacional de Política Económica y Social:

- 1) Declarar de importancia estratégica la continuación de las obras de la Autopista Ruta del Sol, sector II a través de los siguientes proyectos: Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la vía Puerto Salgar – Puerto Araujo – La Lizama – San Alberto - San Roque de la Troncal del Magdalena; Mejoramiento y mantenimiento carretera Cúcuta - Sardinata - Ocaña - Aguaclara y accesos; y Mejoramiento y mantenimiento de vías para la conectividad regional (sector Aguaclara – Gamarra), de acuerdo con lo establecido en la Ley 819 de 2003 y en el Decreto 1068 de 2015.
- 2) Solicitar al Ministerio de Transporte y al Instituto Nacional de Vías adelantar el trámite correspondiente para la aprobación de vigencias futuras requeridas para la financiación y ejecución de las obras aquí presentadas, de acuerdo con la normativa aplicable y acorde con el Marco de Gasto de Mediano Plazo del sector transporte y el Marco Fiscal de Mediano Plazo.
- 3) Solicitar al Instituto Nacional de Vías, en el marco de su autonomía, adelantar las acciones necesarias para ejecutar las actividades requeridas para evitar la paralización del proyecto, en cumplimiento de las órdenes judiciales y administrativas contenidas en el presente documento, de acuerdo con la normativa aplicable²⁸, procurando la optimización de los recursos y del tiempo durante la ejecución de las obras, así como el desarrollo funcional e integral del proyecto, para garantizar la sostenibilidad de las inversiones.
- 4) Solicitar al Departamento Nacional de Planeación consolidar y divulgar la información del avance de las acciones según lo planteado en el Plan de Acción y Seguimiento (Anexo A). La información deberá ser proporcionada por las entidades involucradas en este documento de manera oportuna según lo establecido en la Tabla 10 de este documento.

²⁸ Se debe considerar que según lo dispuesto en artículo 110 del Decreto 111 de 1996 -Estatuto Orgánico del Presupuesto-, los mecanismos jurídicos de ejecución contractual son competencia de las entidades ejecutoras de los proyectos de inversión.

Decreto 111 de 1996. “Artículo 110. Los órganos que son una sección en el Presupuesto General de la Nación tendrán la capacidad de contratar y comprometer a nombre de la persona jurídica de la cuál hagan parte, y ordenar el gasto en desarrollo de las apropiaciones incorporadas en la respectiva sección, lo que constituye la autonomía presupuestal a que se refieren la Constitución Política y la ley. Estas facultades estarán en cabeza del jefe de cada órgano quien podrá delegarlas en funcionarios del nivel directivo o quien haga sus veces, y serán ejercidas teniendo en cuenta las normas consagradas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y en las disposiciones legales vigentes. (...)”.

ANEXOS

Anexo A. Plan de Acción y Seguimiento (PAS)

Ver archivo de Excel adjunto.

Anexo B. Aval fiscal otorgado por el Confis



5.2.0.1. Grupo de Infraestructura e Innovación

Doctor
GERMÁN CARDONA GUTIÉRREZ
Ministro de Transporte
AK 60 No. 24 -09 Piso 9 del Centro Comercial Gran Estación II
Bogotá, D.C.

Radicado entrada 1-2018-024077
No. Expediente 5755/2018/RCO

Asunto: Aval fiscal continuación de las Obras del
Proyecto Vial Ruta del Sol Sector II

Estimado señor Ministro:

En forma atenta, le comunico que el Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS-, en atención a la solicitud formulada mediante comunicación 20181220093111 del 13 de marzo de 2018 y lo dispuesto por la Ley 819 de 2003 y el Decreto 1068 de 2015, en la sesión del 9 de abril de 2018 otorgó aval fiscal para que ese Ministerio y el Instituto Nacional de Vías continúen con los trámites ante el Departamento Nacional de Planeación y el Consejo Nacional de Política Económica y Social -CONPES-, de declaratoria de importancia estratégica para el país, la continuación de las obras de la Autopista Ruta del Sol Sector II a través de los siguientes proyectos del Instituto Nacional de Vías y plan de inversiones que se relaciona a continuación.

Millones de pesos corrientes			
Proyecto	Vigencia	Recursos	Valor
Construcción, Mejoramiento y Mantenimiento de la Vía Puerto Salgar - Puerto Araujo - La Liza - San Alberto - San Roque. De la Troncal del Magdalena.	2018	Nación	79,000
Cundinamarca, Boyacá, Santander, Norte de Santander, Cesar	2019	Propios	264,178
Mejoramiento y Mantenimiento Carretera Cúcuta - Sardinata - Ocaña -	2018	Nación	11,000
Aguacalera y Accesos. Norte de Santander - Cesar	2019	Propios	24,612
Mejoramiento y Mantenimiento de Vías para la Conectividad Regional. Nación	2018	Nación	10,000
	2019	Propios	11,210

Cordialmente,

FERNANDO JIMÉNEZ RODRÍGUEZ
Secretario Ejecutivo
Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS-

Copia: Doctor **Carlos Alberto García Montes**, Director, Instituto Nacional de Vías, Carrera 59 No. 26 - 60 CAN, Bogotá D.C.

Revisó: Juan F. Arboleda O. / Iván A. Campos C.
Elaboró: Jaime A. Rodríguez M.

Firmado digitalmente por: CECERON JIMENEZ RODRIGUEZ

Director General del Presupuesto Público Nacional

Carrera 8 No. 6 C 38 Bogotá D.C. Colombia

Código Postal 111711

Conmutador (57 1) 381 1700

Atención al Ciudadano (57 1) 602 1270 Fuera de Bogotá 01-8000-910071

atencioncliente@minhacienda.gov.co

www.minhacienda.gov.co

BIBLIOGRAFÍA

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. (2014). Misión Sistema de Ciudades. Disponible en:

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Vivienda%20Agua%20y%20Desarrollo%20Urbano/Sistema%20Ciudades/Libro-Misi%C3%B3n%20Sistema%20Ciudades.pdf?>

Vicepresidencia de la República. (2015). *Plan Maestro de Transporte Intermodal*. Bogotá.