

ESCANÉAME



CONÉCTATE CON LA EJECUCIÓN

EJECUTAR ES NUESTRA RUTA

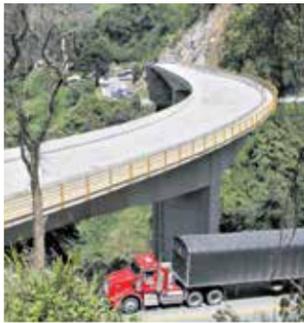


MinTransporte
Ministerio de Transporte

PROSPERIDAD PARA TODOS

Página 3 >

Vías para la competitividad y conectividad: Obras para el TLC



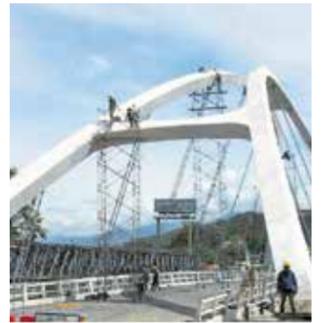
Página 6-7 >

Más inversiones en los aeropuertos de Colombia



Página 8 >

La cuarta generación de concesiones viales



EJECUCIÓN, RUTA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE

La meta del Gobierno es transportar al país hacia el desarrollo, ubicarlo en el más alto nivel de competitividad y conectarlo con todos los puntos estratégicos que le permitan asumir los compromisos internacionales de los TLCs, incrementando así nuestras exportaciones.



El Presidente Santos y la Ministra de Transporte en la inauguración del Viaducto del Muña, Doble Calzada Bogotá- Girardot

El Ministerio está empeñado en sacar adelante megaobras como la “**Cuarta Generación de Concesiones**”, un portafolio de proyectos de carreteras con inversiones estimadas en más de **\$40 billones**. Esta cifra supera en **\$15 billones** lo invertido en los últimos 20 años.

La Locomotora de la Infraestructura del Transporte comenzó su viaje sobre unos rieles de acero en los que jalona varios vagones y en cada estación descarga toneladas de obras, que traen consigo el progreso de Colombia.

Entre las prioridades del Sector están “Los Corredores para la Prosperidad” que lidera el Instituto Nacional de Vías, INVÍAS, cuyo objetivo es mejorar la conectividad transversal de la configuración vial del país articulando los corredores troncales para facilitar la conectividad y garantizar la accesibilidad regional. Con la gestión de \$3,6 billones, se pavimentarán 718 km y se construirán 36 km de nuevas vías.

Adicionalmente, el Instituto ejecuta el programa “Corredores de Mantenimiento” con el objetivo de rehabi-

litar y mantener en buen estado de transitabilidad y seguridad vial las carreteras pavimentadas a cargo de INVÍAS; para esto se gestionaron recursos por **\$1.2 billones** con los cuales se atenderán **1.523 km** de vías nacionales distribuidas en **27 corredores**.

La adjudicación de estos proyectos acaba de concluir con total éxito. Participaron empresas colombianas, españolas y peruanas; además se generaron ahorros por **\$81 mil millones**.

VÍAS TERCIARIAS: LA PRIORIDAD DE LA MINISTRA

Desde la posesión de la Ministra Cecilia Álvarez-Correa Glen, su compromiso con las vías terciarias ha sido prioritario. “Tenemos que

avanzar a paso agigantado en ese objetivo para el cual el gobierno del presidente Santos ha invertido tres veces más, con recursos cercanos a \$1.2 billones, una cifra histórica”, expresó la Ministra.

El programa “Caminos para la Prosperidad”, orientado al mantenimiento y conservación de más de 50.000 Km de red terciaria entre 2010 y 2014, priorizará las vías terciarias a nivel nacional de cada municipio, tras un ejercicio realizado con el acompañamiento de los alcaldes durante la vigencia 2010. En el 2011 se firmaron 433 convenios por **\$281 mil millones** y en el 2012 están en estructuración y firma de convenios **\$616 mil millones**. En el presupuesto de 2013 se logró una adición de **\$600 mil millones** para invertir en las vías terciarias, que mejorarán sin duda la productividad de las regiones.

VISIÓN MULTIMODAL: AVANZANDO EN TODOS LOS FRENTEROS

Además del carretero, el Ministerio avanza a gran velocidad en 4 modos del sector: férreo, fluvial, aéreo y portuario; todos ellos importantes para la adecuación del país a los nuevos desafíos mundiales.

SECTOR FÉRREO: REVIVIR EL TREN

La administración Santos tomó la decisión de revivir el tren. El Ministerio ha recibido importantes iniciativas privadas para ampliar la red férrea con inversiones estimadas en \$13 billones de pesos. Además entrará en funcionamiento la red existente, todo ello con el fin de dinamizar el transporte de carga y el de pasajeros.

VER PÁG. 2

Noviembre de 2012

CONTINÚA

SECTOR FLUVIAL: RECUPERAR EL RÍO

En el tema fluvial se priorizó la recuperación de la navegabilidad para el transporte de carga y pasajeros por los principales ríos del país; el más grande y ambicioso es el Magdalena. Cormagdalena ejecuta cinco contratos de mantenimiento de la profundidad del canal navegable mediante dragados en el tramo entre Puerto Salgar - Barrancabermeja - Calamar, en el Canal del Dique y el Canal de acceso a Barranquilla, por **\$37.286 millones**. Estos contratos de mantenimiento facilitarán la navegabilidad en todo el recorrido que es de **900 kilómetros**.

Otros ríos que serán recuperados y adaptados para el transporte, serán el Meta, Putumayo y Atrato.

SECTOR AÉREO: COMPETITIVIDAD POR LO ALTO

Además de la megaobra del aeropuerto El Dorado de Bogotá, el Ministerio de Transporte, a través de la Aeronáutica Civil, AEROCIVIL, realiza

inversiones en los aeropuertos de zonas neurálgicas del país por **\$160.000 millones**, incluyendo obras en las terminales aéreas de Neiva, Florencia, Yopal, Ipiales, Armenia, Saravena, Pasto, Villagarzón, Quibdó, Santa Marta, Riohacha, Popayán, Barrancabermeja, Guaymaral, Leticia, Guapi, Nuquí, Bucaramanga, López de Micay (Cauca) y Arauca. Estas obras contemplan mantenimiento de pista, calles de rodaje, infraestructura aeroportuaria, renovación de terminales de pasajeros y de torres de control.

Al finalizar el 2013, se espera tener lista por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI, la estructuración para la concesión de varios aeropuertos del país, incluidos Barranquilla, Cartago, Neiva, Popayán y Armenia.

SECTOR PORTUARIO: PUERTOS MÁS EFICIENTES

En el 2011 se movilizaron 168 millones de toneladas por los puertos colombianos, de las cuales el 92% correspondió a carga de comercio exterior, principalmente representada en exportaciones de carbón e hidro-

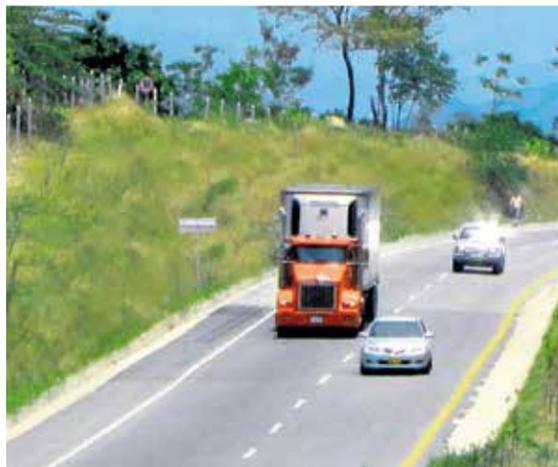
carburos. Estos movimientos se realizan a través de 9 zonas portuarias en donde existen 81 permisos portuarios vigentes, 9 de los cuales se otorgaron en los últimos 2 años.

Con las obras proyectadas para este Sector, se prevé que en el período 2011 - 2014 las inversiones en desarrollos portuarios asciendan a **\$2.2 billones**.

Para el periodo 2011- 2012 se realizó el dragado de mantenimiento de los canales de Acceso de Barranquilla y Buenaventura (bahía interna). En Ciénaga se está construyendo el nuevo canal de acceso público por un valor de 70 millones de dólares, el cual terminará en 2013; también se inició la profundización de la bahía externa de Buenaventura con una inversión de 26 millones de dólares. Con la expedición del Decreto 3222 de 2011, a través del cual ha sido posible el ingreso al país de empresas dragadoras con equipos de alta capacidad y tecnología, se ha permitido la contratación de dragados con altos estándares y mejor relación de tiempo y costos.



Convoy sobre el río Magdalena



Doble Calzada Bogotá- Girardot

FORTALECIENDO LA POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA PARA SER COMPETITIVOS

En su más reciente informe Doing Business 2012, el Banco Mundial catalogó a Colombia como un 'top reformer', siendo dentro de las 183 economías evaluadas, una de las que logró mayores mejoras en la facilidad de hacer negocios, pasando del lugar 47 en 2011 al 42 en 2012 en el escalafón general.

Ante los recientemente celebrados tratados de libre comercio y acuerdos futuros, consolidar la política Nacional Logística en Colombia es una prioridad de todos. El Ministerio trabaja para articular y hacer seguimiento a la implementación de la política y el logro de la optimización en la eficiencia en toda la cadena de abastecimiento, en beneficio de la competitividad de la economía nacional y del comercio exterior.

Hoy, el mayor desafío está en la trazabilidad de la carga y en los costos logísticos; siendo precisamente allí, donde finalmente se medirá la efecti-

vidad de la política logística en transporte de carga y se marcará la pauta para la consolidación como jugadores competitivos en un mercado cada vez más exigente.

En esta cadena cada eslabón es importante para lograr metas como: disminuir en un 25% los costos de importación y exportación, crear especialización estatal en el manejo de la logística, incrementar la interoperabilidad entre modos diferentes al transporte carretero de carga, implementar sistemas de inspección eficientes y garantizar modelos de operación 24 horas 7 días en los prin-

cipales nodos de transferencia.

El incremento sin antecedentes en la participación de las inversiones presupuestales en infraestructura de transporte como parte del PIB para los próximos años, convierte a Colombia en uno de los países de la región con mayor inversión en este renglón.

Estas inversiones traerán mejoras sustanciales en la infraestructura vial, reduciendo los tiempos de viaje, lo que redundará en un uso eficiente de los tiempos de entrega y mejora de mercancías.



Editorial

¿Para dónde vamos?

Por: Cecilia Álvarez-Correa Glen

He llegado al Ministerio del Transporte para recoger el legado de mis antecesores, dando el empuje que se necesita en estos momentos y recordando siempre cuál es la meta: preparar el país para los TLC y hacerlo competitivo en la región y en el mundo, meta que involucra a los sectores más olvidados de nuestro territorio.

Hoy, cuando estamos inmersos en un proceso hacia la Prosperidad para todos, quiero decirles que nosotros desde el Ministerio estamos construyendo la infraestructura para lograr este objetivo.

Realizaremos obras de la cuarta generación de concesiones por 40 billones de pesos. Pero también invertiremos en nuestras vías terciarias, "Caminos de la prosperidad" trazados para mejorar las condiciones de transitabilidad, sobre todo de la población rural del país.

La estrategia es pensar en grande y sabemos que para lograrlo tenemos la obligación de incluir a todos, especialmente a quienes por años han estado olvidados.

Los cimientos para toda esta infraestructura los vamos a instalar en nuestras regiones y éstas serán las bases de la integración de Colombia con el mundo.

De esta manera, a través de nuestros modos de la infraestructura para la prosperidad avanzaremos para combatir la inequidad y dejar de ser uno de los países más desiguales del mundo.

Por eso, bienvenida sea la ingeniería colombiana, pero la buena, los mejores ingenieros serán nuestros aliados estratégicos. No vamos a estigmatizar al Sector por unos cuantos, el diálogo será siempre constructivo desde el punto de vista técnico, las puertas del Ministerio están abiertas para los mejores.

Llegó la hora de estar todos conectados, llegó el momento de dar un salto en el rezago histórico del país para el desarrollo de las regiones porque...

¡Ejecutar es nuestra ruta!

VÍAS PARA LA COMPETITIVIDAD Y CONECTIVIDAD: OBRAS PARA EL TLC

INVÍAS ha puesto en marcha el programa de infraestructura con el cual no solo contribuye con la conectividad y la competitividad del país, sino que lo encamina para alcanzar la prosperidad para todos.

Los Corredores para la Prosperidad, de los cuales 15 tienen ya orden de inicio, cuentan con una inversión total de \$3.6 billones e incluyen: 36 Km de doble calzada, 774 Km de pavimentación, 63

puentes y 4 túneles; estas obras permiten la conexión transversal del país y concretan la consolidación de la red vial primaria, pues abarca obras en tramos faltantes por pavimentar.

Con la construcción de 27 corredores, se pretende mejorar la transitabilidad y el nivel de servicio de 1.509 Km de las vías nacionales y garantizar menores costos en las operaciones de transporte y tiempos de recorrido, con el fin de integrar los centros de

producción y de consumo. Estas obras tendrán fecha de inicio en diciembre próximo, cuentan con una inversión de \$1.2 billones y beneficiarán 20 departamentos.

De la mano de los corredores de Prosperidad y de Mantenimiento y Rehabilitación, el INVÍAS desarrolla megaobras de gran envergadura:

INVÍAS ejecutará 16 corredores para la Prosperidad, 27 corredores de Mantenimiento y Rehabilitación e importantes megaobras.



Viaducto Bendiciones: Doble Calzada Buga - Buenaventura



Doble Calzada Loboguerrero - Buenaventura

1. Doble Calzada Loboguerrero - Buenaventura:

Con este proyecto que contempla la intervención de 48 km de la vía Loboguerrero-Buenaventura, el INVÍAS pretende ampliar la capacidad y nivel de servicio del corredor existente, lo que se traducirá en una mejora de las condiciones de transporte de carga de exportación e importación desde el centro del país hacia el principal puerto sobre el Pacífico, Buenaventura. Esta doble calzada cuenta con más de 20 frentes de obra, 12 túneles, 34 viaductos y puentes y una inversión por \$1.2 billones. Su construcción permitirá ahorros en tiempo de viaje y en costos de operación vehicular y también contribuirá con la disminución del número de accidentes y vulnerabilidad ante eventos naturales.

El proyecto está dividido en cuatro tramos:

Tramo1: Citronela-Altos de Zaragoza

Tramo2: Altos de Zaragoza-Triana

Tramo 3: Triana-Cisneros

Tramo 4: Cisneros-Loboguerrero

Noviembre de 2012

2. Puente Pumarejo:

Con la construcción de este nuevo puente sobre el río Magdalena se promoverá el intercambio comercial entre el vecino país de Venezuela, los departamentos de la Costa Caribe y el interior del país; articulará la conectividad entre el modo marítimo, fluvial y terrestre, para fortalecer la puesta en marcha de los tratados de libre comercio que ha firmado el Gobierno Nacional. Se tiene previsto iniciar obra el 2014.

Para ello, el INVÍAS gestiona la generación de recursos y contrató con el consorcio Colombo-Español ECOPUENTES, estudios y diseños (fase III) por un valor de \$8.442.661.716 que deberán entregarse a finales de 2013.

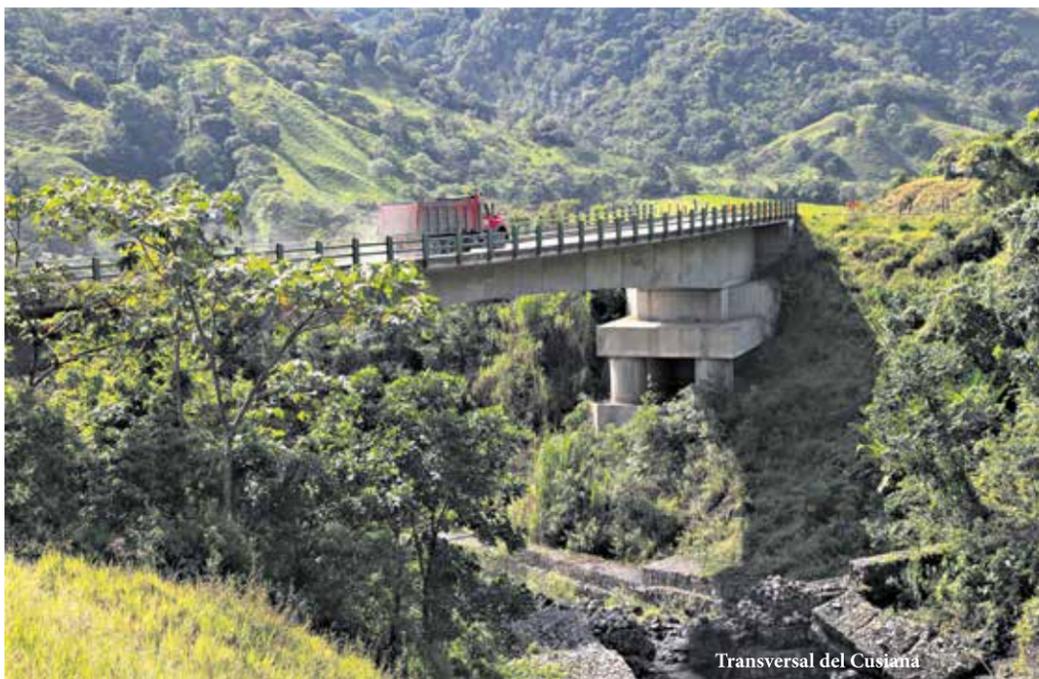


Puente Pumarejo

Las principales características de este nuevo puente serán:

- ▶ Doble calzada, cada una con 3 carriles vehiculares
- ▶ Una ciclo ruta y un andén peatonal
- ▶ Ancho de tablero de 40m
- ▶ Longitud de 2,3 Km permitiendo el tránsito de todo tipo de carga pesada.
- ▶ Gálibo (altura) de 45m lo que garantizará el paso de barcos con 10.000 y 15.000 toneladas de carga y 7 m de calado.

Los estudios serán entregados a finales de 2013 y la obra iniciará en el 2014



Transversal del Cusiana

3. Transversal del Cusiana:

Este proyecto es de crucial importancia para la región de los llanos orientales y del altiplano cundiboyacense, pues a través de este corredor se moviliza gran cantidad de maquinaria para la industria del petróleo y de los hidrocarburos en los complejos de Cuspiagua, Cusiana, Araguañey y Caño Limón, así como productos agrícolas y ganaderos. También es vital para el comercio exterior con Venezuela.

El proyecto se divide en dos tramos:

Crucero – Aquitania: 15 km de longitud que ya está en uso y en el que se realizaron actividades de rehabilitación, construcción de estructuras hidráulicas y obras de arte.

Crucero – Aguazul: con una longitud de 102 km intervenidos, dentro de los cuales también se realizarán obras de adecuación y rehabilitación de la vía existente. En agosto pasado se dio la orden de inicio a las obras de este tramo para las que se destinaron \$29 mil millones. Este corredor vial generará cerca de 300 empleos directos y 800 indirectos.

INVÍAS, EN EL CAMINO DEL MULTIMODALISMO



Para la recuperación del río Meta, INVÍAS ha invertido entre el 2009 y el 2012 alrededor de **\$63 mil millones**, incluida la interventoría.

El Instituto implementa acciones para impulsar la movilización de carga y pasajeros en la red fluvial de país y promover su articulación con otros modos de transporte; de esta forma se busca reducir los costos de los bienes de consumo nacional, de comercio exterior e integrar productiva y comercialmente a Colombia con los países de la región.

Una de las acciones es el Corredor Bioceánico Pacífico-Meta-Orinoco-Atlántico, que se enmarca dentro de la iniciativa de Integración Regional Suramericana (IIRSA) y que busca, a través del río Meta, incentivar intercambios comerciales y abrir mercados internacionales entre regiones de Colombia (Orinoquia, Andina, Pacífico) y Venezuela (Llanos-incluyendo los estados de Anzoátegui y Monagas, Guayana, Delta del Orinoco).

RECUPERACIÓN DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO META

El proyecto que busca convertir el río Meta en un canal navegable, contempla la actualización de estudios y diseños para la navegabilidad del Río por un valor de \$8.755 millones, entre obras e interventoría; además incluye el encauzamiento mediante la conformación de cierre de brazos para los niveles de estiaje y la construcción de mamparas de fondo y de crucetas tipo Kellner en guadua que actuarán como protección de orillas.

También busca desarrollar la infraestructura portuaria de interés nacional, como centros de transferencia de carga, y la infraestructura portuaria regional, como apoyo a las comunidades ribereñas; ya se construyeron los muelles de Cabuyaro y la Banqueta en el departamento del Meta y Puerto Carreño en el Vichada.

Presencia en San Andrés

En San Andrés se realiza la profundización del acceso al puerto para mejorar el tráfico marítimo nacional e internacional de carga y pasajeros. Se encuentra en ejecución el contrato para estudios y diseños por un valor superior a \$2.000 millones que evaluará la profundización de los canales para permitir el atraque de cruceros y barcos de mayor calado.

Proyecto Varadero

El INVÍAS también trabaja en el proyecto para un nuevo canal de acceso alternativo al puerto de Cartagena, en la zona de Varadero. Esta iniciativa, que hoy se encuentra en etapa de análisis jurídico del convenio para su construcción, tiene un presupuesto total de 60 millones de dólares, de los cuales 30 millones forman parte de capital privado y los 30 millones restantes son capital de adelanto de las contraprestaciones portuarias. El proyecto tiene un tiempo estimado de obra de un año.

EL FONDO ADAPTACIÓN: COMPROMETIDO CON LA INFRAESTRUCTURA DEL PAÍS

El Fondo Adaptación no es una entidad para atender la emergencia invernal del 2010-2011, sino para reconstruir o reubicar lo que se afectó como consecuencia de esa situación.

Se invertirán casi **2 billones** de pesos en cerca de **2,250 km** de la red vial nacional, más de **498 km** de la red férrea, y se dará atención integral a **695 puntos críticos**.



Puente Gambote

Tenemos la obligación de atender, por decirlo así, lo de mayor impacto pero no necesariamente lo más urgente. De la emergencia se encargó Colombia Humanitaria, con los buenos resultados que todo el país conoce. Luego de los trámites jurídicos y de surtir el complejo proceso de crear una entidad nueva con semejante reto, finalmente en enero de 2012 el Fondo pudo comenzar con las luces plenas a ejecutar su tarea. Para ello, distintas entidades locales o nacionales postularon ante la Entidad sus proyectos.

El Fondo Adaptación invertirá casi 2 bi-

llones de pesos en cerca de 2,250 km de la red vial nacional, más de 498 km de la red férrea, y se dará atención integral a 695 puntos críticos. Esto se logrará mediante 84 proyectos diseñados para mitigar y prevenir riesgos y disminuir la probabilidad de cierres y/o pasos restringidos. Entre estos encontramos los proyectos de puente de Gambote y puente Bodega – Yatí, en Bolívar, y la recuperación de la vía Los Curos – Málaga, en Santander.

De la mano con el INVÍAS, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de In-

fraestructura, estamos adelantando nuestra tarea. Con esta última entidad, acabamos de hacer la convocatoria destinada a las firmas interesadas en la estructuración integral de proyectos para importantes corredores viales del país, por un valor de \$39.255 millones.

Entre ellos aparecen el corredor Bogotá – Bucaramanga – Pamplona, con una extensión de 541 km, el corredor Duitama – Pamplona – Cúcuta, cuya cobertura es de 373 km, y el corredor Norte de Santander, que cubre el tramo Aguacalara-Ocaña-Sardinata,

Cúcuta-Puerto Santander en un tramo de 428 km aproximadamente. Además, están el corredor Transversales Cusiana – Carare – Boyacá, en un trayecto de 840 km, y el corredor Manizales – Honda – Villeta, en 223 km.

Son apenas ejemplos de una larga tarea que debemos acometer con enorme responsabilidad y entusiasmo para que se dé solución a esa infraestructura que se afectó con el fenómeno de La Niña 2010-2011, y ya lo estamos haciendo.

INVÍAS, por la vía de la Transparencia

EL MÉTODO GARANTIZADO DE INVÍAS: PARA ADJUDICACIONES ÁGILES Y TRANSPARENTES

Bajo las políticas del Buen Gobierno, INVÍAS diseñó un nuevo método de evaluación para la adjudicación de contratos basado en estos cuatro pilares:

1. Unificación de pliegos de condiciones

Se hizo una revisión a los pliegos de condiciones de los diferentes tipos de obra, consultoría y servicios que contrata la Entidad, agregando además las modificaciones de normatividad que en contratación pública se han introducido.

2. Aplicación de un nuevo método de evaluación para la adjudicación de los contratos

El nuevo procedimiento consiste en cuatro métodos: la media

aritmética; la media aritmética alta; la media geométrica con presupuesto oficial y el menor valor, entre los cuales se selecciona de manera aleatoria el que se va a aplicar, de acuerdo a la parte decimal de la TMR (Tasa Representativa del Mercado) del día hábil anterior a la audiencia de adjudicación, dato tomado del sitio web del Banco de la República.

Este método es garantía de transparencia, ya que el criterio de evaluación solo se conoce hasta el mismo momento de la audiencia pública de apertura de los sobres que contienen la propuesta económica, los cuales han permanecido en una tula numerada y cerrada con un sello de seguridad igualmente numerado, guardadas en un depósito triclave.

3. Estudios y diseños bien estructurados

La clave para ejecutar proyectos maduros, con este propósito el INVÍAS invirtió a través de la Subdirección de Apoyo Técnico \$150.000 millones en el 2012. Por primera vez se dejará al país un banco de proyectos por el orden de los \$20 billones.

4. Eliminación de anticipos

El INVÍAS puso en marcha la política de cero anticipo, en la que se exigió a los contratistas que concursan en el proceso licitatorio garantizar una capacidad financiera solvente para cumplir con los compromisos de la obra adjudicada, sólo se paga por las obras ejecutadas. De esta manera se disminuye el manejo riesgoso de los recursos del Estado.



Noviembre de 2012

Más inversiones en los aeropuertos

**\$1.1 billones
de Inversión**

Aerocivil construye obras para el futuro. Con una infraestructura aeroportuaria eficiente, funcional, cómoda, moderna y atractiva, Colombia crece en conectividad y competitividad.

EL DORADO, UN TESORO DE COLOMBIA PARA EL MUNDO

LA HISTORIA DETRÁS DE EL DORADO

Cuando el General Gustavo Rojas Pinilla, como Jefe de Gobierno concibió la política de desarrollo aeroportuario a nivel nacional, el aeropuerto de Bogotá se constituyó en el proyecto más grande y ambicioso de cuantos se habían ejecutado en el país. Desde entonces, para muchos se consideró como una obra sobredimensionada que sólo alcanzaría a ser utilizada en toda su magnitud 50 años después.

El nuevo Aeropuerto, que en un comienzo se denominó simplemente "Internacional" fue tema casi único de la Junta Directiva de la Empresa Colombiana de Aeródromos, ECA, hasta el momento en el que se hizo realidad, y fue precisa-

mente su presidente, el ingeniero Virgilio Barco Vargas, quien aceleró los trabajos de construcción ante el inminente riesgo que corría la aviación colombiana debido a que el Sector estaba dispuesto a abandonar las rutas a Bogotá, bajo el argumento de que la capital colombiana carecía de la moderna infraestructura que exigía la aviación de la época y el viejo terminal de Techo, aunque era funcional, no cumplía con los requerimientos que traía consigo el avance tecnológico en materia aeronáutica.

El 10 de diciembre de 1959, se inauguró el aeropuerto internacional El Dorado con una espectacular exposición aeronáutica, que se inició desde el 6 de di-

ciembre, y la pista de aterrizaje cumplió con su prueba de fuego tres días antes con el aterrizaje de un bombardero a reacción ante la mirada atónita de una multitud de bogotanos. De igual forma, la virgen de Loreto, patrona de la Aviación, llegó en un avión de la Fuerza Aérea, piloteado por dos sacerdotes-pilotos, quienes encabezaron un original desfile compuesto por dieciocho aviones provenientes de Medellín.

El acto inaugural fue encabezado por el presidente Alberto Lleras Camargo y en él participaron los ministros del Despacho, las autoridades civiles, militares y eclesíásticas.



La Turbina de la Infraestructura aérea... ¡No para!

El 2012, ha sido un año exitoso para la aviación en Colombia, se han ejecutado obras en infraestructura aeronáutica y adquirido nuevos radares de aproximación, de precisión meteorológica aeronáutica y más radioayudas para la navegación aérea de nuestro país.

Durante los últimos 15 años no se registraban en el país inversiones tan significativas y representativas para la competitividad nacional, que se reflejan hoy en las obras entregadas en nuevas y mejores terminales aéreas en Colombia. Hoy, el país cuenta con significativos cambios aeroportuarios en:

Aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla

La proyección de inversiones de Aerocivil para este importante terminal aéreo entre 2012 y 2013, es de \$22 mil millones. Este año se invierten \$10 mil millones en diferentes frentes como: sistemas eléctricos, seguridad y mejoramiento de la pista. Las obras de mantenimiento de la pista ascienden a los \$3.296 millones.

En materia de seguridad, se destaca la contratación por \$800 millones de un sistema de 57 cámaras de video que incluyen sensores termales que detectan la emisión de calor, y la adquisición de dos radares por valor de \$5.800 millones para el mejoramiento de la operación aérea.

Para el 2013 se prevé una inversión de \$12 mil millones de los cuales \$4.500 millones serán destinados al mantenimiento de la terminal de pasajeros, \$3.600 millones en obras en la plataforma y \$1.500 millones para la terminal de carga. Además, se finan-

ciará con \$1.800 millones la adecuación de canales y la vía perimetral, \$300 millones en mantenimiento del cuartel de Bomberos y \$300 millones para centro de control.

En materia de tráfico doméstico de pasajeros, el aeropuerto logró un incremento del 18,6%, en comparación con el 2011; además de cinco nuevas frecuencias adicionales de aerolíneas y recuperó la ruta de Avianca directa a Cali, que había sido cancelada.

Aeropuerto José María Córdova de Rionegro

Grandes inversiones se ejecutan en Rionegro, con 98 mil millones de pesos invertidos en la construcción y reforzamiento estructural de 23.150 m² del terminal de pasajeros y ampliación de 4.100 m² del edificio terminal del muelle nacional, adicional a los 1.650 metros lineales en obras de drenajes.

Esta obra también incluyó la entrega de vehículos y equipos de extinción de incendios



Aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla



Aeropuerto José María Córdova de Rionegro

Aeropuertos de Colombia



Las características actuales de El Dorado lo consolidan como el principal aeropuerto de carga en América Latina

...Y seguiremos creciendo...

Pero la nueva Terminal Internacional de Pasajeros es solo el comienzo de lo que será el desarrollo de dos importantes mega obras que se sumarán al complejo aeroportuario más moderno de América Latina.

El plan de expansión y modernización del Aeropuerto duplicará la infraestructura de edificaciones y plataformas para bienestar de los pasajeros y manejo eficiente de la carga cuando se ponga en servicio en el año 2014 la Terminal Nacional de Pasajeros (T1), que concluirá con la demolición del viejo edificio que marcó la historia del aeropuerto más importante del país.

Esta Terminal que ya está en obra, se verá complementada con la construcción de la nueva torre de control cuyo diseño, haciendo honor a la leyenda que le dio nombre al aeropuerto, se inspiró en las figuras de la cultura Muisca, emulando figuras humanas alargadas. Sus 89 metros y sus componentes tecnológicos la convertirán en una de las torres más altas y avanzadas del mundo e ícono de la identidad y cultura aborigen de la Sabana de Bogotá.

La nueva torre de control, estará conectada a otra importante obra de la arquitectura aeroportuaria, como lo será el Centro de Gestión Aeronáutica, único en Latinoamérica que será el cerebro desde el cual se gestionará el transporte aéreo de todo el país.

Sin lugar a dudas, la inauguración del nuevo Terminal Internacional de Pasajeros abre paso a lo que será el nuevo aeropuerto El Dorado, un aeropuerto 100% nuevo, con tecnología de punta para el servicio de Colombia y el mundo.



El tesoro que vuelve a brillar

Casi 53 años después, el 17 de octubre de 2012, Colombia volvió a vivir la entrega de la obra de infraestructura aeroportuaria más grande desarrollada en el país. Con una inversión cercana a los \$1.1 billones, fue inaugurada, por el presidente de la República, Juan Manuel Santos Calderón, la nueva terminal internacional de pasajeros del Aeropuerto El Dorado de Bogotá.

Esta mega obra, desarrollada bajo la administración de Santiago Castro Gómez, director de la Aeronáutica Civil, hace parte de las 52 obras de 8 hitos, de las cuales ya han sido terminadas 30, que corresponden al 58% del avance de obras civiles proyectadas para el terminal aéreo de la capital colombiana.

La nueva terminal internacional de pasajeros posee la tecnología más

avanzada, que garantiza la prestación del servicio de manera segura, ágil, amable y eficaz para el usuario de transporte aéreo; cuenta con 104 mil m² y un viaducto de 6 carriles con capacidad de movilizar 80 mil vehículos diarios. La terminal posee un moderno sistema de manejo de equipaje (BHS), único en América Latina para transportar 7mil 200 maletas por hora; además de un manejo separado de flujo de pasajeros, sistema de climatización, esteras rodantes en los corredores de pasajeros, amplios espacios y tecnología que facilitarán la labor de las autoridades competentes para el control migratorio, de aduanas, policial y agrícola. Una vez terminadas todas las obras, se contará con 24 ascensores, 600 metros lineales de esteras rodantes y 22 escaleras eléctricas.

Una nueva plataforma de parqueo acorde a las exigencias de la aviación de hoy

Adicional a esto, el moderno terminal ofrece una plataforma de acceso con 9 posiciones nuevas de parqueo de aeronaves con puentes de abordaje de pasajeros que permitirán el acceso de aviones de cabina ensanchada, ampliando notablemente la capacidad del Aeropuerto, siendo un modelo de eficiencia y competitividad para nuestro país. Sumado a esto, El Dorado cuenta con una plataforma de 207.372 m², que ofrece siete (7) posiciones adicionales de parqueo para aeronaves de categoría E y once (11) posiciones remotas de categorías C y D, lo que consolida a El Dorado como el principal aeropuerto de carga en América Latina.

y dotación para el Servicio de Búsqueda y Rescate y Sanidad Aeroportuaria, SAR, y la instalación de un sistema de iluminación de plataformas y reparación de la iluminación de pistas y calles de rodaje.

También se construyeron 8.100 m² de zonas de seguridad de extremo de pista y se sustituyeron 8.000 m² de cubierta acrílica del edificio terminal de pasajeros; se realizó la instalación de sistemas de información FIDS y BIDS con la implementación de sistemas CUTE y CUSS para atención de pasajeros con la instalación de 11 nuevos puentes de abordajes. Además Aerocivil dotó este aeropuerto con nuevas y modernas escaleras eléctricas y un nuevo sistema de seguridad por circuito cerrado de televisión.

Aeropuerto El Caraño de Quibdó

Con una inversión de 21 mil millones de pesos la Aerocivil entregó un nuevo edificio terminal de pasajeros con 2.000 m² y

realizó la construcción de 400 m² para las instalaciones del Servicio de Extinción de Incendios (SEI), además de poner en marcha la implementación de sistemas de información FIDS y BIDS y realizar una intervención y mantenimiento de las calles de rodaje, franjas de pista y márgenes de la misma.

Aeropuerto Las Brujas - Corozal

Este aeropuerto cuenta hoy en día con una ampliación de 300 m² de la terminal y un reforzamiento estructural que se realizó con el mantenimiento general de la torre de control. Además, la Aerocivil instaló nuevos sistemas de seguridad y bandas transportadoras de equipaje, para beneficio de los pasajeros.

Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena

Bajo la supervisión responsable de la Aeronáutica Civil la concesión de Cartagena avanza en la modernización, expansión,

administración y mantenimiento del terminal aéreo, de la pista, rampa, instalaciones aeroportuarias, ayudas visuales de aproximación y zonas accesorias. Adicional a ello, también se destacan:

- Modernización de los muelles nacional e internacional.
- Expansión áreas de autoridades.
- Modernización del área de sanidad aeroportuaria.
- Primera fase re-pavimentación de pista.
- Primera fase re-pavimentación de plataforma.
- Adecuación Torre de Control.

Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés

En esta terminal Aerocivil realizó el diseño, construcción, ampliación, reforzamiento estructural y equipamiento de 8650 m² del edificio terminal de pasajeros. Además, se instalaron sistemas de FIDS, un nuevo

puente de abordaje, nuevos mobiliarios en las salas de espera y adecuación de espacios locales comerciales.

Aeropuerto Alfonso Bonilla de Cali

En este aeropuerto actualmente se adelanta la actualización del Plan Maestro con el fin de priorizar las obras dentro de las cuales se proyectará la construcción de un nuevo terminal internacional de 20.000 m².



Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena

Noviembre de 2012

LA CUARTA GENERACIÓN DE CONCESIONES VIALES

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) promueve y estructura, ante el sector privado el programa de inversiones más ambicioso en la historia del país, para cerrar la brecha de competitividad que se tiene en infraestructura de transporte.

Colombia tiene uno de los niveles de competitividad más bajos del mundo en términos de su infraestructura vial. De hecho, de acuerdo con el último ranking del Foro Económico Mundial, está en el puesto 129 entre 142 países. No sólo es costoso y demorado transportar mercancías del interior del país a las costas o fronteras, sino que a veces se torna imposible, como lo dejó en evidencia la última ola invernal.

La situación actual es el resultado de varias décadas de baja inversión en infraestructura de transporte. En tiempos recientes, el presupuesto público de inversión en este rubro ha estado consistentemente por debajo del 1% del PIB. Esto es insuficiente para un país que se está desarrollando a la velocidad actual, y que es una de las economías más grandes de la región. Para responder a esos retos se debería estar invirtiendo al menos el 3% del PIB para comenzar a cerrar la brecha y poder hacerle frente a los Tratados de Libre Comercio recientemente firmados con países como Canadá, Estados Unidos y la Unión Europea.

Otro aspecto del rezago de la infraestructura en Colombia ha sido la incapacidad de atraer suficiente capital privado, tanto nacional como extranjero, para complementar la inversión pública, por las debilidades en la institucionalidad y el entorno regulatorio.

Esta no es la primera vez que Colombia enfrenta una dificultad similar. Hace 10 años se presentó una caída en la producción de petróleo. Sin embargo, hoy la situación es totalmente diferente, pues no sólo se incrementó la producción de crudo, sino que el petróleo es el principal rubro de exportaciones. El país tiene una producción cercana al millón de barriles por día, con la perspectiva de llegar a 1,5 millones para el año 2020.



Concesión vial Los Comuneros



Doble calzada Girardot-Ibagué-Cajamarca

¿Cómo se logró esto?

1. Se fortaleció la institucionalidad con la creación de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) en noviembre de 2011, con lo que se ha profesionalizado y acelerado el desarrollo de las Asociaciones Público Privadas, llevando al Sector a estándares internacionales de eficiencia y eficacia en la administración de infraestructura, incentivando la vinculación de capital privado y adoptando una nueva política de una etapa previa de estructuración de proyectos antes de comprometer los recursos públicos.

2. Se mejora el entorno regulatorio mediante la expedición de la Ley de Asociaciones Público Privadas (1508 de 2012) para facilitar el ingreso de capitales privados al sector de la infraestructura

de Transporte; se introdujeron cambios al Código de Procedimiento Civil para facilitar las expropiaciones de predios; se creó la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), para facilitar el trámite de las mismas y se buscará aclarar y agilizar los procedimientos para las consultas previas con comunidades minoritarias.

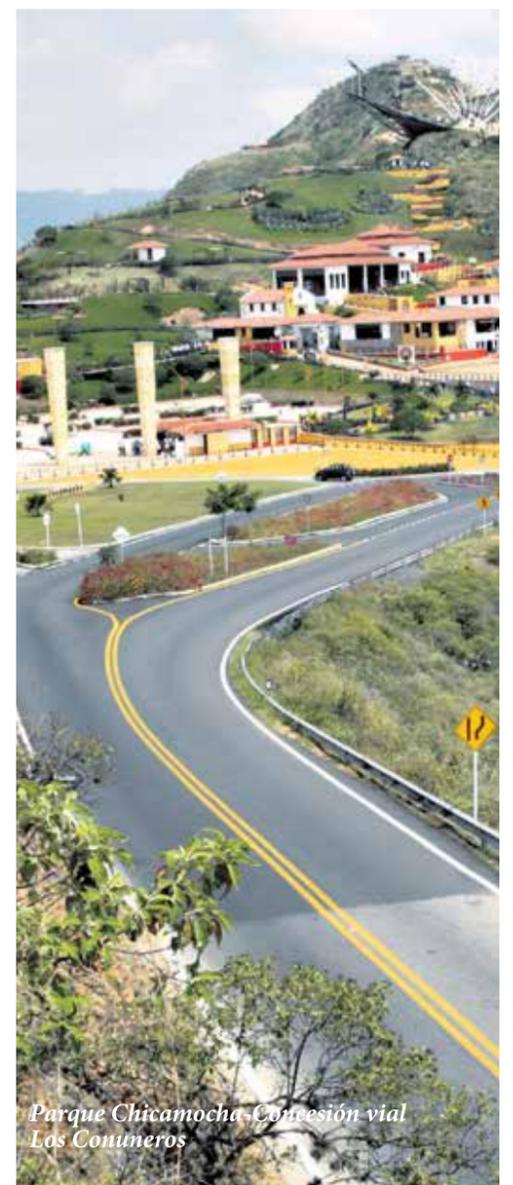
3. Se promueven activamente las oportunidades de inversión para atraer capital privado, nacional y extranjero, para complementar las inversiones en la infraestructura de transporte.

La Cuarta Generación de Concesiones viales es un programa de más de 40 billones de pesos en inversiones, con el cual se busca intervenir más de 8.000 kilómetros de vías nacionales (casi el 50 por ciento del total de 17.000 kilómetros de vías nacionales que tiene el país). Se estiman entre 25 - 30 proyectos, de un tamaño típico de entre 1 billón y 2 billones de pesos en inversión cada uno. Los proyectos serán adjudicados a través de licitaciones públicas y serán financiados totalmente por capital privado. Los privados recuperarán su inversión a través de pagos por disponibilidad, financiados por peajes y vigencias futuras.

Las primeras 6 licitaciones inician en diciembre de 2012, con el proceso de pre-calificación de proponentes. Los demás proyectos saldrán a licitación entre abril y octubre de 2013, con el objetivo de tenerlos adjudicados para abril de 2014.

275 kilómetros más de dobles calzadas en el 2012.

En los próximos dos años se adjudicará más que en los últimos 20 años, para que se construya en un plazo no mayor a 6 años.



Parque Chicamocha-Concesión vial Los Comuneros

REVIVE EL FERROCARRIL

El resurgimiento del tren en Colombia en compañía del sector privado es una gran apuesta para el desarrollo del país



Red Férrea del Atlántico

El primer ferrocarril en planificarse y construirse en Colombia corresponde a un tramo que la Nación perdió junto con Panamá en 1903 y que había sido estratégico para el mundo debido a la importancia de unir los océanos Pacífico y Atlántico. Fueron los tramos de Barranquilla a Sabanilla, de Bogotá a Buenaventura y de Medellín hacia el río Magdalena los que en definitiva pueden ser denominados como los primeros rieles colombianos entre muchos otros que con el tiempo alcanzaron a conformar alrededor de 3.300 km para el transporte de pasajeros y de mercancías tales como café, banano, tabaco y cacao hacia 1930.

Desafortunadamente, la región suramericana y en especial Colombia, no tuvieron la capacidad de considerar los modos férreo y carretero como complementarios de acuerdo con las necesidades de transporte y eligieron destinar la inversión de los recursos públicos en carreteras para comunicar las principales ciudades y municipios del territorio nacional.

A Colombia le tomó 90 años construir los 3.400 km que conformaron en definitiva el kilometraje máximo de ferrocarriles del país y solo utilizó esta red en toda su extensión durante 10 años.

A pesar de los inconvenientes que presenta la red actual, Colombia transportó 72 millones de toneladas a través del modo férreo durante 2011 y la tendencia ha sido creciente desde 2007. Sin embargo, el porcentaje de utilización es de aproximadamente el 30% (teniendo en cuenta los corredores inactivos a cargo de INVÍAS) y los tramos en operación están totalmente desarticulados.

El ferrocarril ha demostrado en diferentes regiones del mundo que cuenta con ventajas económicas y ambientales para el transporte de mercancías como complemento al modo carretero mediante la implementación del transporte bimodal o intermodal con la inclusión del transporte fluvial. Colombia y la región han identificado al ferrocarril

de nuevo como una alternativa de transporte para movilizar los productos generados por la industria y principalmente por la producción minera y petrolera que se encuentran en la actualidad en auge y en constante crecimiento.

La creación de la Agencia Nacional de Infraestructura y de la ley de APPs demuestran el buen rumbo que se ha emprendido con el fin de desarrollar la infraestructura ferroviaria puesto que en tan solo 8 meses se han recibido 4 iniciativas privadas cuyo componente principal es el desarrollo de proyectos ferroviarios en el país para el transporte de minerales, contenedores y pasajeros.

Consciente de que estos proyectos de iniciativa privada en escenarios optimistas se llevarán a cabo en el largo plazo, la Agencia Nacional de Infraestructura ha estructurado recientemente un proyecto para reiniciar la operación en algunos de los corredores estratégicos existentes en trocha yárdica considerando que en el corto plazo es posible utilizar dicha trocha para impulsar el resurgimiento del tren. Para ello, el proyecto será financiado totalmente con recursos de la Nación e involucra los tramos Dorada-Chiriguana (558 km) y Bogotá-Belencito (317 km) que permitirán el transporte de mercancías como cemento, fertilizantes, contenedores, mineral de hierro entre otros.

La licitación de los corredores mencionados, valorada en 153 mil millones de pesos, espera contar con la participación de empresas nacionales e internacionales con alta experiencia en construcción, mantenimiento y operación como gestores de la infraestructura de proyectos ferroviarios con el fin de poner en marcha el proyecto antes de finalizar el año.

A largo plazo, considerando que el Gobierno Nacional tiene el compromiso de desarrollar un sistema moderno e integrado que una el interior del país con el Caribe y el Pacífico, cuyas inversiones se prevé serán superiores a los \$10 billones, se plantea que estas intervenciones sean realizadas a través de iniciativas privadas.

¿CÓMO VAMOS CON LOS SISTEMAS INTEGRADOS Y ESTRATÉGICOS?

El Ministerio de Transporte acompaña y hace seguimiento a los Sistemas de Transporte Masivo del país. En la actualidad, existen catorce proyectos, siete de ellos de Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM, en las ciudades o áreas metropolitanas con más de 600 mil habitantes como son Bogotá, Soacha, Valle de Aburrá, Pereira-Dosquebradas, Cartagena, Barranquilla-Soledad, Cali y Área Metropolitana de Bucaramanga.

Hoy están en operación cinco de ellos, donde se transportan en promedio 2 millones y medio de pasajeros en un día hábil. La puesta en marcha de estos proyectos ha significado una disminución sustancial en los tiempos de viaje y reducción de accidentalidad.

Así mismo, hay siete proyectos de Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP, que se adelantan en ciudades intermedias, es decir aquellas que tienen entre 200.000 y 600.000 habitantes, son: Sincelejo, Valledupar, Montería, Santa Marta, Armenia, Pasto, Popayán.

Aporte de la Nación para los SITM y SETP: 8.1 billones de pesos



Metrocali



Transmetro

Se prevé que este sistema esté listo para el 2020 e incluya nuevos tramos adicionales a los existentes, tales como:

1. Chiriguana - Dibulla
2. Belencito – Barbosa - Barranca y Zipaquirá - Barbosa (Ferrocarril del Carare)
3. La Gloria - Cupica (Conexión Pacífico Norte)
4. La Dorada – Ibagué - La Tebaida (Conexión valle del Magdalena y Valle del Cauca)
5. Ibagué – Neiva - Granada (Conexión al Llano)

Noviembre de 2012

EL SERVICIO MULTIMODAL DEL TRANSPORTE EN LA POLICÍA NACIONAL

La posibilidad física y jurídica de movilizarse de manera segura, se constituye en un imperativo institucional, de cara a un país que deposita toda su confianza en el profesionalismo del cuerpo policial.

La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional desarrolla grandes esfuerzos en las carreteras del país que contribuyen a la preservación de la vida de los usuarios viales y garantizan las condiciones de seguridad en el transporte de carga y pasajeros.

La Entidad dispone de hombres y mujeres policías a lo largo del territorio nacional que ejercen controles para reducir al máximo los siniestros viales ocasionados por “chivas”, carretas, motobrujas y otros medios alternativos de transporte.

Adelanta un trabajo pedagógico en las 13 inspecciones fluviales con presencia

policial, buscando generar hábitos de seguridad como el uso del chaleco salvavidas, haciendo énfasis en la calidad de estos dispositivos que de una u otra manera pueden llegar a ser la diferencia entre la vida y la muerte.

“Ante los retos que día a día surgen, sólo caben las acciones integrales y complementarias”, esta máxima sirve como derrotero del Área de Transporte Multimodal de la Dirección de Tránsito y Transporte, logrando en pocos años un nivel de posicionamiento nacional que demuestra el compromiso y profesionalismo de sus integrantes.



Proyecto iRAP Colombia: carreteras para proteger la integridad y la vida

El proyecto iRAP permitirá medir “La Inteligencia Vial” a las carreteras Colombianas



La Corporación Fondo de Prevención Vial (CFPV) suscribió un acuerdo con iRAP (International Road Assessment Program) para aplicar su metodología y analizar las carreteras colombianas. Esta será la más ambiciosa evaluación de la seguridad vial en infraestructura, a través del diagnóstico de 11.500 kms de la red nacional de carreteras, que permitirá hacer un plan de acción con el fin de priorizar intervenciones y ordenar los proyectos para elevar el nivel de seguridad vial de las carreteras colombianas.

Para darle vida a este proyecto, se unieron la CAF, el Ministerio de Transporte,

el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Infraestructura, la Superintendencia de Puertos y Transporte y la Policía Nacional.

De acuerdo con Alexandra Rojas Lopera, Directora Ejecutiva de la Corporación Fondo de Prevención Vial “es claro que uno de los pilares de la seguridad vial es la infraestructura de calidad. El proyecto iRAP nos permitirá medirle ‘la Inteligencia Vial’ a las carreteras colombianas; identificar dónde están nuestros mayores riesgos y las prioridades de inversión en soluciones de ingeniería”.

5 datos claves de iRAP

Se evaluarán 11.500 km de carreteras primarias y secundarias

3 meses durará el recorrido por el país

Se tomarán fotografías referenciadas cada 100 metros

Se analizarán más de 30 características en cada tramo de carretera

Las carreteras recibirán una calificación por estrellas de 1 a 5, según sus condiciones de seguridad vial.

EL RUNT VA POR EL CAMINO INDICADO

El RUNT es sinónimo de integración, seguridad y conocimiento; es un servicio que propicia oportunidades de desarrollo para el sector de tránsito y transporte de Colombia, brindando información que se gestiona bajo la interacción de ciudadanos, actores, instituciones y gobierno.

El RUNT no es solo una base de datos, es un equipo humano que está trabajando los 365 días del año para garantizar que el Sistema esté interconectado con las diferentes fuentes de información y con las instituciones que la validan.

A partir de este servicio es que se logran identificar ac-

tos de corrupción e ilegalidad, se propicia el reconocimiento del Sector para tomar decisiones estratégicas que ayuden a su mejoramiento y modernización, y además permite que los colombianos puedan hacer sus trámites de una forma ágil y segura cada vez más, con mejores resultados.

RUNT
 REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO

En Colombia hay **7.017.493** conductores inscritos, un acumulado de **4.189.995** licencias de conducción expedidas, y **2.265.105** matrículas iniciales.

TRABAJANDO UNIDOS POR LA COMPETITIVIDAD

En marzo de 2013 quedarán adjudicadas las obras



Río Magdalena

RECUPERAR LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO MAGDALENA: PROPÓSITO BANDERA DE CORMAGDALENA

Cormagdalena en cabeza del doctor Augusto García, ve cada vez más cerca la realización de esta gran obra y espera que el país pueda disfrutar pronto de todos esos beneficios económicos y sociales que traerá la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena, un viejo anhelo de los colombianos.

El río Magdalena atraviesa a Colombia con un trayecto de 1.540 kilómetros de sur a norte, desde Barranquilla hasta San Agustín. Llegó a ser en una época, la única vía de comunicación dentro de nuestro país y con el exterior.

En términos económicos la recuperación de la navegabilidad del Río traerá beneficios considerables; nuestros productos mejorarán su competitividad por los menores costos del transporte fluvial. Hoy transportar un producto desde los puertos del Caribe hasta el interior, puede costar hasta cinco veces más que desde Asia hasta nuestras costas por vía marítima.

El medio ambiente también será un ganador, ya que la navegación fluvial genera aproximadamente un tercio de las emisiones de contaminantes en comparación con el transporte de carga terrestre. Además, facilitará la conexión interna sin intervenir su paisaje, humedales y su biodiversidad, disminuirá la contaminación por ruido y vibraciones que perturban las especies y los nichos ecológicos y generará hábitats propicios para la flora y la fauna. Sus vecinos serán también beneficiados, al rescatar del abandono a muchos municipios cuya razón de ser fue su proximidad con el Magdalena.

longitudinales que protegen orillas y en un 20% están conformadas por diques que se atraviesan en los canales secundarios, sin cerrarlos en su totalidad, a fin de encauzar las aguas de esos canales a un canal principal y lograr una profundidad de 2.4 metros, que es la profundidad ideal para su perfecta navegabilidad.

“Pasaremos de movilizar 1 millón 700 mil toneladas de carga, a doce millones de toneladas” manifestó Augusto García, Director de Cormagdalena.

400 millones de dólares en las obras de encauzamiento y 200 millones de dólares las obras de dragado, para una inversión total de 600 millones de dólares.

El proceso de contratación

Para su concesión se implementó el nuevo mecanismo de Asociación Público Privado o APP.

CORMAGDALENA hizo la invitación pública y a finales de noviembre se deben tener las empresas pre-seleccionadas y en enero de 2013, ya con documentos preparados, se debe abrir el proceso de licitación. La meta es que en marzo de 2013, deberán quedar adjudicadas las obras.

Una vez adjudicadas, el contratista debe empezar los preparativos del cierre financiero, de la movilización de sus equipos y de la revisión de los diseños. Este proceso va de seis u ocho meses, por lo que las obras empezarán en el 2014. A partir de ahí tendrán 36 meses para que ejecuten esos 256 km, que es la longitud que hay entre Puerto Salgar y Barrancabermeja.

INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL PARA UNA COLOMBIA CONECTADA CON EL MUNDO

La Superintendencia de Puertos y Transporte avanza en acciones encaminadas a fortalecer el sector logístico y de infraestructura, con miras a que los empresarios de Colombia sean más competitivos y trabajen de la mano con el Gobierno Nacional.

La Superintendencia de Puertos y Transporte, entidad encargada de la inspección, vigilancia y control del estado de las infraestructuras portuarias, fluviales, marítimas, aeroportuarias, férreas, viales y de terminales de transporte terrestre, en el país, trabaja en diferentes frentes para crear consensos perdurables en el tiempo y llegar a acuerdos que logren no solo visualizar los obstáculos que enfrenta Colombia en materia de infraestructura, sino también realizar un amplio acompañamiento que permita establecer soluciones en las que todos los colombianos se vean beneficiados.

“Seguiremos fortaleciendo nuestra función de supervisión en la infraestructura concesionada frente a la prestación del servicio público derivado de la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura”, manifestó el Superintendente Puertos y Transporte Juan Miguel Durán Prieto.

Reducir al máximo los tiempos muertos que se presentan y que afectan gravemente el costo y la eficiencia en la operación, es una prioridad para el cual la Supertransporte involucra activamente a todos los actores que hacen parte de la cadena logística, quienes se responsabilizan en mejorar su eficiencia.

La Supertransporte concentra sus esfuerzos en la puesta en marcha de las políticas en beneficio de la competitividad y desarrollo que enfrenta el país. Desde el 2011 lidera la implementación de mesas de trabajo tanto de la cadena logística como con las concesiones que ofrecen solución a los cuellos de botella logísticos que frenan el crecimiento económico del país.

Hasta hoy, se han realizado 85 mesas de trabajo con concesiones viales, en las que se han logrado avances importantes como el preacuerdo de conciliación que se ha trabajado entre la Concesión Autopista Bogotá – Girardot y la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI en el cumplimiento del plazo pactado para la entrega de la obra en junio de 2013.

De igual forma, la priorización de objetivos le ha permitido a la Superintendencia de Puertos y Transporte un trabajo mancomunado entre el sector público y privado, asumiendo nuevos retos para el desarrollo de Colombia.

Por primera vez, la Superintendencia efectuó un análisis riguroso sobre la composición accionaria de todos los concesionarios viales, férreos y aeroportuarios que operan en el país, lo que permitió determinar el porcentaje de participación de las personas naturales en las concesiones que se encuentran en ejecución.

Las medidas tomadas por la Superintendencia deben convertirse en el punto de partida para que las autoridades competentes descubran posibles anomalías que se presenten en el Sector frente a la solvencia económica de las empresas que hoy están a cargo de la infraestructura concesionada del país y de más riesgos que se pudieran dar.

Cormagdalena está comprometida con uno de los más importantes proyectos de infraestructura del país: La Recuperación de la Navegabilidad del río Magdalena mediante la realización de las obras de Encauzamiento entre Puerto Salgar - La Dorada y Barrancabermeja y Actividades de Operación y Mantenimiento entre Puerto Salgar - La Dorada y Barranquilla.

En total son 156 estructuras, la mayoría diques



Puerto de Buenaventura

Colombia está preparada para asumir grandes retos

Incluidos los que nos imponen los diferentes tratados y acuerdos comerciales que hemos y vamos a suscribir, para contar así con un nuevo país renovado en su visión y su infraestructura.

Primero ordenamos la casa:

- ▶ Empezamos con la transformación institucional.
- ▶ Estamos implementando la política de estructuración y maduración de proyectos, que permite una mejor planeación, ejecución en el tiempo planteado y evita adiciones y controversias contractuales.
- ▶ Trabajamos en la construcción de las normas para potenciar nuestra capacidad y atender las problemáticas del Sector.
- ▶ El Ministerio del Transporte, junto con sus entidades adscritas, elaboró un plan que consta de 70 proyectos viales, férreos, fluviales, aeroportuarios y portuarios, indispensables para la conectividad y productividad del país.

Y ahora ejecutar es nuestra ruta y contamos con los recursos para hacerlo:

- Pasamos de tener una inversión en el Sector de 3.5 billones de pesos en 2010 a 7.9 este año –doblamos la cifra- y la volveremos a duplicar para el 2014, con una proyección de 14.7 billones.
- A 2018, según el portafolio de proyectos, se estiman inversiones de 6 billones para obra pública y de 12 billones a través del sector privado en Alianzas Público Privadas (APP)
- Esto implica la consolidación de unos cimientos tan sólidos para la infraestructura de la Colombia con visión renovada que estamos construyendo, que representan una inversión del 3% del PIB, un salto extraordinario pues en el país esta cifra tradicionalmente no alcanzaba el 1%.
- Ya llega la Cuarta Generación de Concesiones, serán invertidos en

infraestructura sostenible alrededor de 40 billones de pesos destinados para las obras viales más importantes y urgentes en materia de conectividad y productividad del país.

- Implementamos el programa “Corredores Prioritarios para la Prosperidad”, cuyo fin es articular los corredores troncales, facilitar la conectividad y garantizar la accesibilidad regional.

Comprende 16 corredores, en 16 departamentos, por un valor de 3.6 billones, una longitud de 717.9km mejorados y pavimentados, construcción de 64 puentes y 4 túneles

- También estamos invirtiendo en las regiones más de 1 billón de pesos para la red de vías terciarias, nuestros “Caminos para la Prosperidad” que benefician a más de 800 municipios.
- El programa de “Corredores de Mantenimiento y Rehabilitación” contempla

27 corredores viales en 21 departamentos, con una longitud de 2.960 km, de los cuales serán intervenidos con mantenimiento periódico, repavimentación, rehabilitación, atención de sitios críticos, obras de contención y drenaje y obras de seguridad vial, un total de 1.624 km.

Otros datos por destacar:

En materia PORTUARIA la cifras no son menos ambiciosas, mientras en 2010 tuvimos una inversión de 300 mil millones, este año estará cercana al billón de pesos y prevemos que en el periodo 2011 – 2014 las inversiones en desarrollos portuarios ascenderán a 2.2 billones de pesos.

En el tema FLUVIAL se priorizó la recuperación de la navegabilidad para el transporte de carga y pasajeros por los principales ríos del país. En el Río Magdalena, Cormagdalena cuenta con los diseños Fase III de las obras de encauzamiento del tramo comprendido entre Puerto Salgar/La Dorada y Barrancabermeja, en una extensión de 256 kilómetros. Estas obras tienen un

costo aproximado de 1.2 billones de pesos. Las obras de encauzamiento del tramo Barrancabermeja – Calamar se ejecutarán en una segunda etapa.

Con respecto a los proyectos FÉRREOS vamos a poner a funcionar lo que ya existe y a desarrollar nuevas líneas, contando así con más de 1.300 kilómetros de rieles operando en 2014 y 2.400 en 2018, que servirán para el transporte de carga y de pasajeros. En este sector, hemos recibido importantes iniciativas privadas para ampliar la red férrea con inversiones estimadas en unos \$13 billones de pesos.

En el sector AÉREO, el Ministerio de Transporte a través de AEROCIVIL, ha realizado inversiones en aeropuertos por 160 mil millones de pesos, incluyendo obras en 21 terminales aéreas. Estas obras contemplan mantenimientos de pista, calles de rodaje, infraestructura aeroportuaria, renovación de terminales de pasajeros y de torres de control en unos 13 billones de pesos.

Y al final del 2013, tendremos lista la apertura del proceso para la concesión de cinco aeropuertos del país.



Modo Férreo



Modo Fluvial y Marítimo



Modo Sistemas de Transporte Público



Modo Aéreo



Modo Carretero



MinTransporte
Ministerio de Transporte

PROSPERIDAD
PARA TODOS

• Cecilia Álvarez-Correa Glen - Ministra de Transporte • Javier Alberto Hernández López - Viceministro de Infraestructura • Nicolás Francisco Estupiñán Alvarado - Viceministro de Transporte • Fernando Martínez Borelly - Director General (e) INVÍAS • Santiago Castro Gómez - Director Aeronáutica Civil • Luis Fernando Andrade Moreno - Presidente Agencia Nacional de Infraestructura - ANI • Juan Miguel Durán Prieto - Superintendente de Puertos y Transporte • Augusto García Rodríguez - Director Cormagdalena • Alexandra Rojas Lopera - Directora Ejecutiva Fondo de Prevención Vial • Carmen Arévalo Correa - Gerente General Fondo de Adaptación • Brigadier General Francisco Patiño Fonseca, Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional - Diseño y conceptualización: Dávila P&M