



Plan Estratégico

Agencia Nacional de Infraestructura

Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014: Prosperidad Para Todos

2011-2014

DOCUMENTO PLAN ESTRATÉGICO 2011 – 2014

ENMARCADO EN EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2011 – 2014

TABLA DE CONTENIDO

JUSTIFICACIÓN	5
ELEMENTOS	6
PROPÓSITO SUPERIOR	6
OBJETO	6
MISIÓN	6
VISIÓN.....	6
POLÍTICA.....	7
VALORES INSTITUCIONALES.....	7
OBJETIVO INSTITUCIONAL	10
“CRECIMIENTO ECONÓMICO SOSTENIBLE PARA LA PROSPERIDAD DEMOCRÁTICA”	10
<i>Infraestructura De Transporte</i>	10
<i>Infraestructura para la Competitividad y la Integración Regional</i>	11
<i>Promoción de Mecanismos Alternativos de Financiación de Infraestructura</i>	12
SISTEMA DE SEGUIMIENTO A METAS PRESIDENCIALES – SISMEG	12
PROGRAMAS	13
PROCESO DE TRANSFORMACIÓN DE LA ENTIDAD	13
<i>Estructura Organizacional</i>	13
<i>Recurso Humano</i>	15
<i>Sistemas de Información</i>	16
<i>Planificación de los procesos de reversión</i>	17
<i>Retos</i>	18
MODO VIAL	19

<i>Nuevos Proyectos de Concesión Vial</i>	20
<i>Nuevos Kilómetros de Doble Calzada Construidos</i>	24
<i>Kilómetros de Doble Calzada en Operación</i>	25
<i>Porcentaje de Avance de Obra en Concesión</i>	25
<i>Kilometros de doble calzada de los nuevos proyectos</i>	26
MODO FÉRREO	26
<i>Nuevos Proyectos de Concesión Férreo</i>	27
<i>Nuevos Kilómetros de Red Férrea en Operación</i>	28
<i>Carga Transportada en Modo Férreo</i>	28
MODO PORTUARIO	29
<i>Movilización En Puertos</i>	29
MODO AEROPORTUARIO	29
<i>Usuarios de Transporte Aéreo</i>	30
<i>Nuevos proyectos de concesión</i>	30
INVERSIÓN	31
INVERSIÓN PÚBLICA ACTUALES PROYECTOS VIALES	31
INVERSIÓN PÚBLICA ACTUALES PROYECTOS OTROS MODOS	32
INVERSIÓN EN OBRAS ACTUALES PROYECTOS VIALES	32
INVERSIÓN EN OBRAS NUEVOS PROYECTOS VIALES	33
INVERSIÓN EN OBRAS NUEVOS PROYECTOS FÉRREOS	33
INVERSIÓN EN OBRAS PROYECTOS PORTUARIOS	33

DOCUMENTO PLAN ESTRATÉGICO

ENMARCADO EN EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2010 – 2014

JUSTIFICACIÓN

El Plan Estratégico tiene por objeto establecer las metas del cuatrienio 2010- 2014 de la Agencia Nacional de Infraestructura, estableciendo la planificación como el instrumento en que se enmarca la actuación de la entidad en los modos vial, portuario, férreo y aeroportuario. Las metas e indicadores que aquí se presentan fueron elaboradas en las diferentes áreas de la entidad. Para tal fin se realizaron reuniones de coordinación y concertación en las cuales se identificaron los principales Planes y Programas a desarrollar en el Marco del Plan Estratégico del sector.

Mediante el Decreto 4165 de 2011 se cambia la naturaleza jurídica del Instituto Nacional de Concesiones –INCO y se crea la Agencia Nacional de Infraestructura como entidad de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica. Este cambio tiene como fin lograr una mayor eficiencia y eficacia en la administración de la infraestructura del país, así como fortalecer la vinculación de capital privado a los proyectos asociados con la infraestructura del sector transporte y el desarrollo de las Asociaciones Público Privadas (APP).

Para objeto del presente documento se tomara como base los siguientes elementos:

- La Ley 1450 de 2011 “ Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014”
- El Plan Estratégico del sector Transporte para el periodo 2010-2014,
- La misión, visión y política de calidad del Instituto Nacional de Concesiones,

Estos elementos se aplicarán durante el periodo de Transformación de la Agencia Nacional de Infraestructura y serán la base para las nuevas disposiciones aplicables a la entidad luego de dicho periodo de transición.

ELEMENTOS¹

PROPÓSITO SUPERIOR

Generamos prosperidad democrática y competitividad, a través de un sistema moderno de transporte, infraestructura y servicios, que facilita la movilización nacional e internacional de pasajeros y carga, y la presencia efectiva del Estado en el territorio nacional.

OBJETO

La Agencia Nacional de Infraestructura tendrá por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada - APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de APP para otro tipo infraestructura pública cuando así lo determine el Gobierno Nacional.

MISIÓN

La Agencia Nacional de Infraestructura es la entidad encargada de la definición y gestión de mecanismos de financiación, desarrollo integral, estructuración, adjudicación, y seguimiento de proyectos de infraestructura con participación privada, cimentando sólidas bases técnicas y soportando el desarrollo del transporte y demás infraestructura que requiere el país para lograr su integración y competitividad, armonizando los intereses de la sociedad, el Estado y los actores privados.

La Agencia Nacional de Infraestructura promueve y atrae la participación de capital privado, nacional y extranjero, con proyectos sostenibles, estructurados con altos estándares técnicos, reglas de juego claras, adjudicados y gestionados con eficiencia y transparencia, y, por su experticia, sirve como asesora al desarrollo de proyectos de infraestructura.

VISIÓN

La Agencia será reconocida a nivel mundial como una entidad modelo en la estructuración y gestión de proyectos de infraestructura, con financiación adecuada e innovadora que atrae efectivamente inversión privada nacional e internacional.

¹ Estos elementos serán validados en el desarrollo de la Planeación Estratégica a realizarse en la vigencia 2012.

Para lo cual consolidará una visión integral de la provisión de los servicios de infraestructura que potencien el desarrollo sostenido y competitividad del país, manteniendo altos estándares éticos y de eficiencia en sus procesos y soportada en el profesionalismo de su talento humano.

POLÍTICA

La Agencia Nacional de Infraestructura es una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial adscrita al Ministerio de Transporte, que busca la conectividad y competitividad, contribuyendo al crecimiento económico sobre bases de desarrollo sostenible y mejoramiento de la calidad de vida de la Nación.

Desarrolla la infraestructura de transporte en los modos carretero, férreo, portuario, aeroportuaria y marítimo a través de la estructuración, adjudicación y gestión contractual de proyectos de concesión, con eficacia, eficiencia y efectividad en los procesos.

- Buen gobierno basado en el fortalecimiento institucional, eficiencia, sostenibilidad, austeridad, trabajo en equipo y cero tolerancia a la corrupción.
- Gestión contractual orientada a la obtención de resultados.
- Estudios de pre-inversión detallados que mejoren la ejecución de los proyectos.
- Adopción de ayudas técnicas y tecnológicas para mejorar la gestión y control del tránsito y transporte, y la construcción y mantenimiento de la infraestructura.

Con el compromiso de la alta dirección, el concurso del talento humano, el cumplimiento de las normas legales, la disposición de los recursos físicos y tecnológicos, se fundamenta el mejoramiento continuo de la Entidad y la satisfacción de los clientes y partes interesadas.

VALORES INSTITUCIONALES

La Agencia Nacional de Infraestructura se rige por una serie de valores que le proporcionan una validez moral ante la población, y se convierte en el pilar ético que debe orientar la conducta del funcionario de la entidad.

PRINCIPIO 1: Los Bienes Públicos son Sagrados

Los Servidores públicos y contratistas que prestan sus servicios a la entidad, reconocemos que los recursos públicos son sagrados, y que se debe velar por su correcta ejecución y aplicación a las actividades para los cuales fueron destinados.

Para tal fin, adoptamos los siguientes valores asociados al principio:

- Austeridad
- Eficiencia

- Honestidad

PRINCIPIO 2: El Interés General Prevalece sobre el Interés de los Particulares

Como principio rector de la actuación pública, los servidores en desarrollo de sus actividades garantizan que el interés superior de la gestión pública es el logro del bienestar general.

Este principio, tiene asociados los siguientes valores:

- Justicia
- Eficacia
- Colaboración

PRINCIPIO 3: El Talento Humano es el Capital más Valioso de la Entidad

La Entidad reconoce que sin el capital humano es el recurso que permite la concreción de las políticas, planes y programas formulados para cumplir la misión y visión de la Entidad.

Este principio, tiene asociados los siguientes valores:

- Compromiso
- Solidaridad
- Lealtad
- Trabajo en equipo

PRINCIPIO 4: La Función Primordial del Servidor Público es Servir a la Ciudadanía

Los servidores y contratistas de la Entidad asumen su compromiso con el servicio al ciudadano y la satisfacción de sus necesidades y expectativas, en el marco de los planes y programas promovidos y desarrollados por la entidad.

Este principio, tiene asociados los siguientes valores:

- Universalidad
- Mejoramiento Continuo
- Oportunidad

PRINCIPIO 5: La Administración de los Recursos Públicos Implica Rendir Cuentas a la Ciudadanía sobre su Utilización y los Resultados de la Gestión

La rendición de cuentas es una política de Estado que implica el empoderamiento de los ciudadanos con el fin de comunicar y dar razón respecto de los recursos ejecutados, las acciones realizadas y los resultados obtenidos en desarrollo de la función pública.

Este principio, tiene asociados los siguientes valores:

- Transparencia
- Responsabilidad

OBJETIVO INSTITUCIONAL

“CRECIMIENTO ECONÓMICO SOSTENIBLE PARA LA PROSPERIDAD DEMOCRÁTICA”

Dentro del “*Plan Nacional de Desarrollo 2011 - 2014: Prosperidad Para Todos*”, se establecen las Locomotoras para el crecimiento y la generación de empleo dentro de las cuales se identifica la infraestructura en transporte como uno de los sectores con el potencial de mejorar continuamente el uso y la combinación eficiente de factores como el capital, el trabajo o los recursos naturales y con el potencial de arrastrar el crecimiento y la generación de empleo en los demás sectores de la economía, especialmente a través de sus encadenamientos productivos con actividades conexas².

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE³

La importancia del sector de infraestructura en transporte radica en la influencia e impacto de éste en el desarrollo económico del país, para ello se requieren una serie de acciones que por un lado consoliden la institucionalidad del sector, aspecto en el cual se enmarcó la transformación del INCO en la Agencia Nacional de Infraestructura, y por otro lado impulsen la capacidad de la infraestructura actual.

La consolidación del sector transporte como locomotora de prosperidad se evidencia en su participación en la producción nacional, representando en un promedio anual del 7,23%⁴ del PIB durante los últimos cinco años y soportando la competitividad de otros sectores estratégicos⁵. Es una prioridad para los demás sectores de la economía contar con una infraestructura de transporte adecuada, que facilite la conectividad de las diferentes regiones del país, que minimice los costos y que potencialice el comercio exterior.

Dentro del Plan Maestro de Transporte 2010-2018⁶ se identifican adicionalmente siete (7) grandes retos en materia de infraestructura que el sector debe afrontar en el corto y mediano plazo.

El primero de ellos es “*Fortalecer los principios de Buen Gobierno en el sector*” dentro del cual se identifican una serie de acciones estratégicas como la adopción de la política de maduración de proyectos y la estructuración de una nueva generación de concesiones bajo un marco de lecciones aprendidas que buscan fortalecer la estructura y garantizar su sostenibilidad.

² Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014: Prosperidad Para Todos.

³ Basado el Plan Maestro de Transporte, componente Regulación y Servicios (Maiguashca, 2010)

⁴ El porcentaje del PIB transporte correspondiente a obras civiles, incluye obras en otros sectores diferentes al transporte. Por la estructura de este indicador no ha sido posible desagregarlo.

⁵ Op. Cit. Plan Nacional de Desarrollo.

⁶ Plan Maestro de Transporte 2010-2018.

El segundo reto está encaminado a *“Avanzar hacia un marco institucional coherente con la realidad del sector”* del cual hace parte de la transformación del INCO en la Agencia Nacional de Infraestructura, la creación de los Viceministerios de Infraestructura y Transporte y el fortalecimiento de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

El tercer reto es *“Robustecer el marco regulatorio”* a través de la formalización y asociación empresarial con un sector de transporte de clase mundial, una política nacional de combustibles limpios y la definición de procedimientos para el desmonte de la tabla de fletes. Dentro de este marco regulatorio un gran avance es la consolidación de la Ley de Asociaciones Público Privadas, el cual se presenta como un esquema de participación de la inversión y gestión privada en el largo plazo, donde se busca mejorar y proveer los servicios de infraestructura pública de forma más eficiente. La ley brindará un marco regulatorio que permitirá establecer los parámetros bajo los cuales se llevarán a cabo los proyectos dentro del esquema de APP, permitiendo a la entidad contar con la posibilidad de hacer uso de éste mecanismo para mejorar

Como cuarto reto se identifica el *“avance o finalización de manera exitosa de las grandes obras”* y como lineamiento estratégico la eficacia en la ejecución e interventoría de obra.

El quinto reto está asociado a *“Mejorar las condiciones de accesibilidad e integración”* y como estrategias se plantea la gerencia de corredores logísticos y dobles calzadas para la prosperidad, los corredores prioritarios para la prosperidad, los caminos para la prosperidad y el programa Integral de Rehabilitación y Mantenimiento.

El sexto reto encaminado a *“Promover y poner en marcha la intermodalidad”* a través de la consolidación de modos alternativos de transporte: corredores fluviales y férreos y la consolidación de nodos de transferencia: puertos, aeropuertos y pasos de frontera.

Y como séptimo y último reto del sector se identifica la *“Articulación de iniciativas con el sector privado”* donde se cree un marco normativo estable y claro, una adecuada asignación de los riesgos en cada uno de los proyectos y mecanismos de concesión de largo plazo.

INFRAESTRUCTURA PARA LA COMPETITIVIDAD Y LA INTEGRACIÓN REGIONAL

Este objetivo enmarca la inversión en obras de infraestructura que potencialicen la competitividad de las regiones y su conectividad a través de la selección con procesos de planificación técnicos que garanticen su sostenibilidad. En éste objetivo se enmarcan los programas de desarrollo de infraestructura férrea, portuaria, fluvial, marítima, aeroportuaria, y vial.

El Gobierno Nacional revisará la normatividad vigente que enmarca los mecanismos de vinculación del sector privado para el desarrollo de infraestructura pública, adelantando las acciones que desde la perspectiva normativa y presupuestal deban aplicarse para crear un nuevo marco atractivo, estable y claro, rector de los procesos y procedimientos de selección y contratación de inversionistas privados⁷.

Dentro de estos nuevos mecanismos de integración privada en los procesos de infraestructura vial se encuentran las Asociaciones Público Privadas (APP) como mecanismos alternativos para canalizar inversión y gestión privada eficientes en la modernización, construcción, operación y/o mantenimiento de infraestructura.

Con el fin de fortalecer la estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos a ser ejecutados a través del sector privado. La Agencia Nacional de Infraestructura será la entidad que en ésta materia realice los estudios y análisis necesarios para dimensionar el alcance y asegurar la adecuada valoración de los riesgos asociados a cada proyecto⁸ y de esta manera buscar proyectos con mayor sostenibilidad y mejor consolidados para lograr la atracción de inversión privada.

SISTEMA DE SEGUIMIENTO A METAS PRESIDENCIALES – SISMEG

Con el fin de garantizar dicho cumplimiento la Agencia Nacional de Infraestructura propuso una serie de estrategias las cuales se consignaron en el SISMEG, herramienta de programación y seguimiento de los compromisos de gobierno diseñado y desarrollado por la Presidencia de la República. Estos compromisos se ven reflejados en los indicadores planteados en el presente documento.

⁷ Op. Cit. Plan Nacional de Desarrollo

⁸ *Ibíd.*

PROGRAMAS

PROCESO DE TRANSFORMACIÓN DE LA ENTIDAD

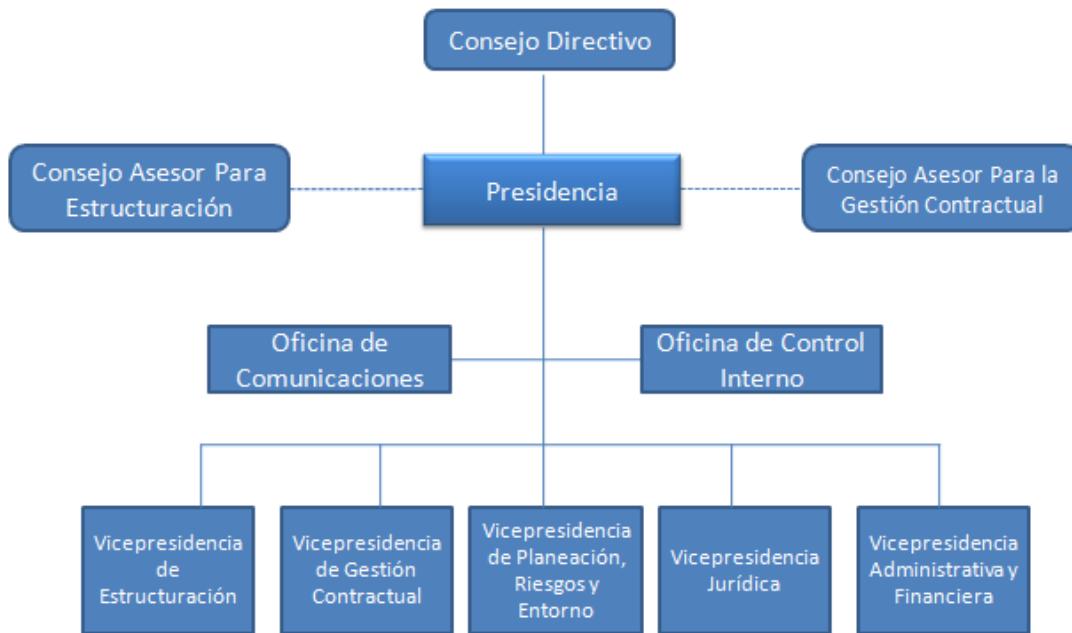
El proceso de transformación del Instituto Nacional de Concesiones – INCO – en la Agencia Nacional de Infraestructura, comienza en el año 2010 con las bases del Plan Nacional de Desarrollo y el interés del Gobierno Nacional en desarrollar de una entidad que se encamine a mejorar la infraestructura Nacional, en los diferentes modos, buscando atraer la participación del sector privado, bajo altos estándares de calidad y profesionalismo

La Agencia Nacional de Infraestructura, entonces, se convierte en una de las grandes prioridades del Gobierno actual. La coyuntura nacional requiere un proceso de impulso en materia de competitividad pues el país se encuentra en un momento de vital importancia en materia económica y comercial. La infraestructura en transporte se consolida como una de las grandes prioridades del gobierno, y por ello la Agencia Nacional de Infraestructura juega un rol trascendental en su institucionalidad.

El año 2012 es un reto para la nueva Agencia en el sentido en que durante éste periodo se debe consolidar el proceso de transformación. Un proceso que garantice una entidad adecuada para afrontar los nuevos retos que se presentan para el país. El decreto 4165 del 3 de Noviembre de 2011 da la base legal de la transformación de la entidad, y en él se establece la estructura general y la principales funciones de cada una de las dependencias.

ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

Con la transición del INCO a la Agencia Nacional de Infraestructura, además de diseñar una estructura organizacional que permita optimizar los procesos y la calidad de servicios de la entidad, se identifican nuevos procesos estratégicos, misionales, de apoyo y de evaluación que resultan necesarios para poder alcanzar el fortalecimiento institucional y organizacional de la entidad que se desea. Por lo anterior, la estructura de la entidad queda de la siguiente manera:



La estructura organizacional de la Agencia Nacional de Infraestructura tiene un enfoque matricial, de modo que se organicen equipos de trabajo por proyecto de asociación pública privada, y a la vez se encuentran claramente divididas las funciones de planeación, estructuración, adjudicación, gestión contractual y evaluación en estos equipos de trabajo.

Un elemento importante en la reestructuración es la existencia de los siguientes Consejos Asesores:

- El Consejo Asesor de Estructuración, será quien soporte al Director Ejecutivo y a la Vicepresidencia de Estructuración en dar recomendaciones sobre los procesos de estructuración y promoción de los proyectos.
- El Consejo Asesor de Gestión Contractual, será quien soporte al Director Ejecutivo y a la Vicepresidencia de Gestión Contractual en los procesos de gestión contractual y emitirá las recomendaciones cuando así se lo solicite la entidad.

Estos consejos estarán integrados por expertos independientes, con profesiones multidisciplinarias, que permitan cubrir todos los aspectos posibles de la entidad. Adicionalmente estarán en la entidad por periodos de 4 años, máximo 2 periodos consecutivos, y serán nombrados anualmente de manera intercalada.

La Vicepresidencia Estructuración buscará fortalecer la gestión de promoción de los proyectos APP para atraer la atención de inversionistas nacionales y extranjeros, con un esfuerzo importante en

la atracción de recursos extranjeros. Así mismo será la encargada de desarrollar y revisar los productos técnicos de los procesos de estructuración de proyectos APP. Un componente importante de esta área es la Gerencia de Iniciativa Privada, la cual buscará atender a los potenciales inversionistas interesados en la estructuración de proyectos o en la presentación de proyectos estructurados.

La Vicepresidencia de Gestión Contractual será la responsable de manejar el grupo de gerentes de proyecto quienes tendrán la visión integral del contrato, manejarán la relación con el concesionario y el interventor, y también manejarán un grupo de profesionales que serán los encargados de hacer seguimiento a las variables técnicas y financieras del contrato para la fase de post-adjudicación de los proyectos APP en los modos de transporte a cargo de la entidad.

La Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno, será la dirección de apoyo a los temas misionales. Esta dirección deberá hacer la planeación tanto de la entidad, como de los proyectos APP, desarrollará estudios de pre-factibilidad, administrará, evaluará e identificará los riesgos de los proyectos APP. Adicionalmente manejará los procesos de gestión del conocimiento, y como función importante, será la encargada de asesorar y dotar a los procesos de las herramientas tecnológicas adecuadas para mejorar la gestión y control de los procesos, para la toma de decisiones, así como velar por la integralidad y consistencia de los sistemas de información de la entidad.

La Vicepresidencia Jurídica se fortalecerá para asesorar los procesos misionales de una forma adecuada, coordinada y consistente. Se busca que esta vicepresidencia cuente con una gerencia de contratación que sea la dueña de los procesos de contratación misionales y de funcionamiento, garantice la transparencia en el proceso y sea el custodio de los contratos junto con sus antecedentes. También contará con la gerencia de defensa del estado, que será la que maneje la relación con los abogados externos que lleven los procesos judiciales y tutelas de la entidad y le haga el adecuado seguimiento a los procesos de defensa de la entidad. Contará con una coordinación de pólizas y garantías, experta en revisar y determinar si las garantías y pólizas están bien constituidas y son adecuadas para los contratos y permisos de cruce de vías. Y por último estará la Gerencia de Asesoría Jurídica quien liderará a las coordinaciones jurídicas de las direcciones misionales.

La Vicepresidencia Administrativa y Financiera tendrá la responsabilidad de gerenciar sus procesos enfocados a la prestación de servicios al cliente interno y soportar estratégicamente los procesos misionales y de apoyo estratégico para el cumplimiento de la misión de la entidad.

RECURSO HUMANO

El recurso humano es un elemento importante en el desarrollo exitoso de la entidad. La Agencia transformará la cultura organizacional, promoviendo un desempeño superior a través del liderazgo y el trabajo en equipo, con apoyo de todos sus funcionarios, con el objetivo de generar

valor en los procesos realizados. Con la nueva estructura se requiere contar con personal capacitado, el cual provendrá de la retención de los profesionales de la entidad que estén comprometidos con sus objetivos, y de la búsqueda del personal adecuado en el mercado nacional e internacional.

SISTEMAS DE INFORMACIÓN

Dentro del Plan Nacional de Desarrollo, “Gobierno en Línea” se plantea como una estrategia que buscar contribuir a *“la construcción de un Estado más eficiente, más transparente y participativo y que presta mejores servicios con la colaboración de toda la sociedad, mediante el aprovechamiento de las TIC”*⁹.

Dentro del proceso de transformación de la entidad se establece como una de las metas transversales la consolidación de un sistema de información que facilite la gestión institucional. El sistema se establecerá como una herramienta que facilita la comunicación entre las diferentes áreas de la entidad, mejorando los procesos y procedimientos.

Para tal fin, se realizó un trabajo de diagnóstico en cada una de las áreas identificando las diferentes herramientas tecnológicas utilizadas para el desarrollo de las actividades. Este trabajo establece los siguientes objetivos estratégicos para realizar en el mediano y largo plazo.

MANTENER EL NEGOCIO OPERATIVO¹⁰

El área de sistemas mantendrá el negocio operativo mediante la gestión y control sobre los sistemas de información, los recursos de infraestructura de TI (Tecnologías de la Información), la seguridad informática y la ingeniería de soporte.

GENERAR VALOR AGREGADO¹¹

El área de sistemas generará valor agregado a todos los procesos de la Agencia Nacional de Infraestructura mediante la gestión y control sobre los sistemas de información, los recursos de infraestructura de TI, la seguridad informática y la ingeniería de soporte.

⁹ Manual 3.0

¹⁰ Plan Estratégico de la Agencia Nacional de Infraestructura, RETO transformación Organizacional 2011

¹¹ *Ibíd.*

ESTRATEGIAS DE TI12

Para lograr los objetivos estratégicos de TI la consultoría ha definido 4 estrategias las cuales desarrollara a corto, mediano y largo plazo.

- Gestión sobre la continuidad de los sistemas de Información.
- Gestión sobre la administración de los recursos de TI.
- Gestión sobre la seguridad Informática.
- Gestión sobre el conocimiento y servicio.

IMPLEMENTAR MANUAL 3.0

Como entidad del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva, la Agencia Nacional de Infraestructura debe implementar el Manual 3.0. Para ello se deben efectuar las actividades que en éste se plantean y alcanzar las metas de cada uno de los componentes dentro de los niveles que allí se establecen, teniendo en cuenta unos plazos.

Implementación proyecto Manual 3.0	METAS			
	2011	2012	2013	2014
Manual 3.0	Desarrollo del Manual 2.0	Realizar el 100% del nivel inicial del Manual 3.0 (Interacción)	Realizar el 100% del nivel básico del Manual 3.0 (Transacción)	Realizar el 100% del Nivel Avanzado del Manual 3.0 (Transformación, Información y Democracia)

A partir de 2014 el Manual 3.0 plantea el nivel de *mejoramiento permanente* en el que se busca una innovación constante de acuerdo con procesos de retroalimentación.

PLANIFICACIÓN DE LOS PROCESOS DE REVERSIÓN

Una de las grandes prioridades a desarrollar por la Agencia Nacional de Infraestructura es el manejo de los procesos de reversión que deben llevarse a cabo al momento en que se cumple o termina el plazo de un proyecto. La reversión se da cuando la infraestructura disponible pasa nuevamente al Estado para su manejo. Actualmente no existe la planeación adecuada para llevar a cabo este proceso.

¹² Ibid.

Como debilidades del proceso de reversión se identificó:

- o Para el subproceso de reversiones:
 - Información no centralizada y de difícil acceso
 - No se cuenta con herramienta de SW para seguimiento contractual
 - En temas de pólizas no se realizaba ningún seguimiento lo que hace que algunas de las concesiones que se deben revertir están desprotegidas en este tema
 - En los contratos anteriores no se incluían cláusulas claras y puntuales para las reversiones
 - No existe claridad en los entes que realizan las restituciones
 - No existe legislación detallada para las reversiones.

Como avance se han identificado las fechas de terminación de todos los proyectos a cargo de la entidad dentro de los diferentes modos, y adicionalmente se desarrolló un manual para efectuar el proceso, sin embargo, aún se requiere llevar a cabo una labor de planeación para lograr mejores resultados.

Para dar solución a las debilidades mencionadas, se propone llevar un proceso de concentración de revisiones y decisiones a nivel de supervisor con los coordinadores y subgerentes. Adicionalmente, se debe incluir en los contratos cláusulas claras y puntuales para las reversiones.

Adicionalmente, se propone contar con una estrategia de reversiones a largo plazo en la que se apoye a las áreas misionales para identificar estrategias de reversión acordes con los objetivos estratégicos de la entidad. Dentro de este proceso de planeación la Agencia busca identificar que hacer al momento en que se deba revertir un proyecto, dependiendo de sus características este puede ser manejado como una obra pública, pueda ser nuevamente concesionado o hacer parte de proyectos de mayor envergadura.

Para cumplir con esto se debe hacer seguimiento a la terminación de los contratos vigentes; identificar las reversiones respectivas, con un mínimo de antelación de 24 meses antes de la terminación del contrato y adoptar las medidas necesarias para realizar el trámite de reversión.

RETOS

Con el desarrollo de la nueva estructura, la entidad tiene los siguientes retos a desarrollar en el periodo 2011-2014:

- Mejoramiento y desarrollo de las funciones de la entidad, con el adecuado fortalecimiento institucional, y la coordinación de las áreas para una adecuada articulación de las funciones a desarrollar por la entidad.
- Fortalecer el mecanismo de Iniciativas Privadas en el desarrollo de infraestructura de transporte en el país, en los diferentes modos de transporte a cargo de la entidad.

- Desarrollo de un sistema de información y un sistema de gestión que permita a los clientes internos y externos contar con la información real sobre el estado y los aspectos relevantes de los proyectos APP y de la institución.
- Asumir la función de estructuración y adjudicación de los nuevos proyectos en el modo aeroportuario, lo cual requerirá un adecuado proceso de concertación con la Aeronáutica Civil Colombiana – AEROCIVIL – para la divulgación del conocimiento y la experticia adquirida por ésta en la gestión de los actuales proyectos, y su involucramiento en la estructura de gestión contractual de los demás modos.

MODO VIAL

Encaminada en los objetivos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo y en el Plan Maestro, en cuanto a mejorar la infraestructura en transporte y garantizar la conectividad de las regiones, la Agencia Nacional de Infraestructura presentó seis nuevos grupos de proyectos viales a concesionar, que comprenden importantes regiones del país en materia económica.

Con los nuevos proyectos a concesionar entre el 2012 y 2013, se alcanzará la meta de 6,000 nuevos kilómetros concesionados, adicionales a los kilómetros de las concesiones vigentes, fortaleciendo los actuales corredores de comercio exterior. El siguiente mapa muestra los proyectos concesionados actualmente y los nuevos proyectos a concesionar, al finalizar 2014.



NUEVOS PROYECTOS DE CONCESIÓN VIAL

En el marco del fortalecimiento de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, la entidad realizará un ambicioso programa de concesiones viales, divididos en grupos específicos, según sus características técnicas, geológicas, alcance e inversiones a realizar. Para optimizar los recursos humanos y financieros existentes, se determinó realizar la estructuración de los proyectos a través de los siguientes mecanismos de ejecución:

- Estructuración interna
- Convenio con el Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo – FONADE
- Contrato Interadministrativo con Interconexión Eléctrica S.A. – ISA – para Autopistas de La Montaña
- Convenio Interadministrativo con el Fondo de Adaptación
- Convenio con el Banco Interamericano de Desarrollo – BID

ESTRUCTURACIÓN INTERNA

Los proyectos que se realizarán corresponden a contratos cortos de concesión de operación y mantenimiento, mientras se cumplen las condiciones requeridas para una concesión de mayor alcance. Se tiene previsto

1. Zipaquirá- Palenque, Villapinzon – Tunja y Variantes Nobsa y Tibasosa y Variante Puente Boyacá: Longitud 416 km, los cuales incluyen los siguientes tramos:

Origen – Destino	Longitud Total (Km)
Zipaquirá – Barbosa	147
Barbosa – Palenque	197
Villapinzón – Tunja	46
La Y – Tibasosa – Sogamoso	13
La Y – Nobsa – Sogamoso	13

2. Corredor Mediacanoa – Loboguerrero: Longitud 56 km, el cual comprende la rehabilitación de la calzada cuyo mantenimiento no se encuentra incluido en la Concesión Vial Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca.

CONVENIO CON EL FONDO FINANCIERO DE PROYECTOS DE DESARROLLO – FONADE

Los corredores viales que serán estructurados a través de este convenio, incluye los siguientes tramos viales:

1. Corredor Girardot-Puerto Salgar-Ibagué: Longitud 312 km, en el cual se incluyen los siguientes tramos:

Origen - Destino	Longitud Total (Km)
(Flandes) – Girardot – Gambao	93
Gambao – Puerto Bogotá	39
Puerto Bogotá – Puerto Salgar	35
Puerto Salgar – La Dorada – Honda	38
Mariquita – Ibagué	107

2. Corredor Perimetral del Oriente de Cundinamarca: Longitud 150 km, en el cual se incluyen los siguientes tramos:

Origen - Destino	Longitud Total (Km)
Cáqueza – Sopó	100
Ramales a Bogotá (Choachí-Bogotá y la Calera-Bogotá)	50

3. Corredor Neiva – Girardot: Longitud 166 km, en el cual se incluyen los siguientes tramos:

Origen - Destino	Longitud Total (Km)
Girardot – Saldaña	45
Saldaña – Natagaima	36
Natagaima – Patá	30
Patá – Neiva	55

4. Corredor Bogotá – Ecuador: Longitud 293 km, en el cual se incluyen los siguientes tramos:

Origen - Destino	Longitud Total (Km)
Santander de Quilichao – Popayán	74
Popayán – Chachagüí	219

5. Corredor Villavicencio- Arauca: Longitud 799 km, en el cual se incluyen los siguientes tramos:

Origen - Destino	Longitud Total (Km)
Villavicencio – Barranca de Upía	106
Barranca de Upía – Yopal	153
Yopal – Hato Corozal	131
Hato Corozal – Tame	91
Tame – Arauca	175
Chocontá – Sisga – El Secreto	143

6. Corredores Llanos Orientales: Longitud estimada 891 km, en el cual se incluyen los siguientes tramos:

Origen - Destino	Longitud Total (Km)
Villavicencio – Puerto López	79
Puerto López – Puerto Gaitán	112
Puerto Gaitán – Puerto Carreño	700

5. Corredor Neiva de Rehabilitación y Mantenimiento: Longitud 1,625 km, en el cual se incluyen los siguientes tramos:

Origen - Destino	Longitud Total (Km)
El Viajano –San Marcos	43
Cereté – Cruz del viso	200
San Bernardo – Chinú	100
Puerta del Hierro – La Bodega	68
El Burro – Tamalameque	13
Riohacha – Manaure	53
San Roque – Cuestecitas	291
Valledupar – Riohacha	200

Caucacia – La Ye	120
Cereté – Cruz del viso	200
Carreto – Ponedera	45
Mamatoco – Paraguachón	50
Puerta del Hierro – La Bodega	68
Cartagena – Y de Ciénaga	153
Quebrada El Doctor – Puerto Santa Marta	21

5. Corredor de Comercio Exterior: Adicionalmente, se realizará la estructuración de los siguientes tramos viales, con una longitud de 308 km:

Origen - Destino	Longitud Total (Km)
Ibagué – La Paila (incluye túnel de La Línea)	135
Buga – Buenaventura	118
Doble Calzada en extremos de Bogotá – Villavicencio	55

De acuerdo con los tiempos necesarios para la estructuración de estos proyectos, se tiene previsto que la firma de los contratos de concesión se lleven a cabo en el 2013, y así iniciar obras a partir del 2014.

CONTRATO INTERADMINISTRATIVO CON ISA PARA AUTOPISTAS DE LA MONTAÑA

De acuerdo con el Contrato Interadministrativo firmado el 28 de enero de 2010, ISA realizaría la estructuración de los corredores viales denominados Autopistas de La Montaña. Dentro de estos corredores se encuentran los siguientes:

Origen - Destino	Longitud Total (Km)
Túnel de Occidente-El Tigre (Santafé-Bolombolo)	280
San José del Nus – Zaragosa – Caucasia.	224
San José de Nus – Puerto Berrío	51
Camilo C-Bolombolo – La Pintada – Tres Puertas-Irrá	206

CONVENIO INTERADMINISTRATIVO CON EL FONDO DE ADAPTACIÓN

Dentro de las medidas adoptadas por el Gobierno como consecuencia de la Ola Invernal 2010 y 2011, se creó el Fondo de Adaptación, con el fin de realizar la reconstrucción de la infraestructura afectada, con la finalidad de minimizar la posibilidad de estas afectaciones en el futuro, realizando las inversiones requeridas para dar sostenibilidad al sistema. Teniendo en cuenta esto, se va a realizar la estructuración para la reconstrucción de los siguientes corredores viales:

1. Corredor Bogotá - Bucaramanga – Cucuta: Longitud 893 km, en el cual se incluyen los siguientes tramos:

Origen – Destino	Longitud Total (Km)
Zipaquirá – Chiquinquirá	70
Chiquinquirá – Barbosa	52
Barbosa – Bucaramanga	208
Cuestaboba – Cúcuta	123
Pamplona – Presidente	65
Presidente – La Palmera	104
La Palmera – Duitama	135
Barbosa – Tunja	64
Tunja – Villapinzón	46
Variante Nobsa	13
Variante Tibasosa	13

2. Corredor Manizales – Honda – Villeta: Longitud 206 km, en el cual se incluyen los siguientes tramos:

Origen - Destino	Longitud Total (Km)
Honda – Puerto Bogotá –Villeta	84
Mariquita – Letras	82
Letras – Manizales	40

NUEVOS KILÓMETROS DE DOBLE CALZADA CONSTRUIDOS

Uno de los programas a desarrollar por la Agencia Nacional de Infraestructura es la construcción de nuevos Kilómetros de doble calzada, teniendo en cuenta una línea base, y estableciendo metas anuales a alcanzar durante el cuatrienio 2011-2014. El indicador a continuación refleja los kilómetros de doble calzada a construir sin incluir los kilómetros de los nuevos proyectos.

INDICADOR

Refleja el número de kilómetros de doble calzada construidos por la Agencia Nacional de Infraestructura, incluyendo la línea base a 2010 de 824.57 km y las metas desagregadas anualmente en el cuatrienio 2011 -2014.

Indicadores	Línea Base	Metas			
		2011	2012	2013	2014
Nuevos Kilómetros de doble calzada construidos	825	101.4	255	272	391

KILÓMETROS DE DOBLE CALZADA EN OPERACIÓN

Éste programa es complementario al programa de construcción de kilómetros de doble calzada, asociado a la meta de contar con nuevos kilómetros que cumplan con los requerimientos para entrar en operación. Al igual que el programa anterior, se identificó una línea base, y unas metas anuales a desarrollar den el cuatrienio 2011-2014 sin incluir los nuevos proyectos.

INDICADOR

Refleja número de kilómetros de doble calzada en operación total, incluyendo la línea base de 654 km a 2010, y las metas anuales a construir en el cuatrienio 2011-2014.

Indicadores	Línea Base	Metas			
		2011	2012	2013	2014
Nuevos Kilómetros de doble calzada en operación	654	89	347	126	244

Ajustado a Metas SISMEG

PORCENTAJE DE AVANCE DE OBRA EN CONCESIÓN

Esta meta tiene como fin lograr efectuar un avance en las concesiones viales frente al inicio del Gobierno. Para ello se establecen unos porcentajes de avance anual del promedio de todas las concesiones para así completar un 100% de avance al final del cuatrienio.

INDICADOR

Refleja el promedio del avance en ejecución de obra en los contratos de concesión vial, frente a la línea base al inicio de Gobierno. De esta manera reflejará que el programa de ejecución de obra a ser desarrollado durante el cuatrienio 2011-2014 se haya cumplido o no, y refleja una gestión adecuada para la ejecución de las actividades previstas en los contratos y en los cronogramas de construcción. La línea base es 0% y se espera llegar al 100% de lo programado durante el cuatrienio.

Metas Anuales

Año	2010	2011	2012	2013	2014
Avance	0%	16%	23%	27%	37%

KILOMETROS DE DOBLE CALZADA DE LOS NUEVOS PROYECTOS

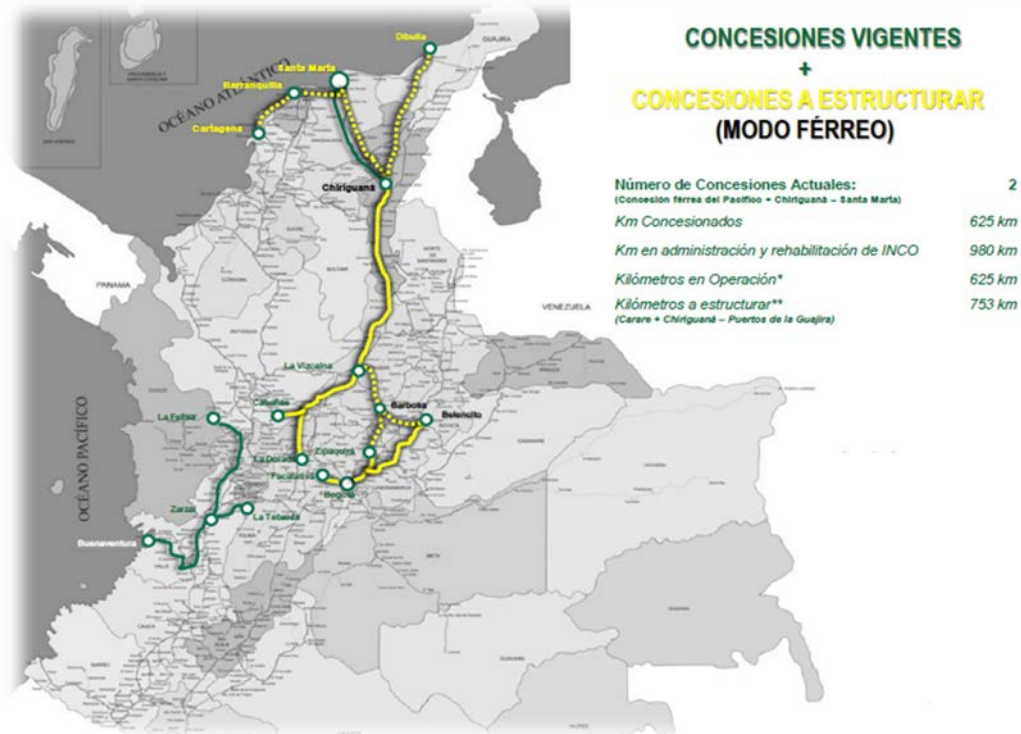
El indicador refleja las metas que se plantea la entidad para la construcción de kilómetros de doble calzada en los nuevos proyectos. Estas metas son estimaciones que pueden variar de acuerdo al proceso de estructuración que se está realizando a través de los mecanismos de estructuraciones previamente mencionados.

Km doble calzada	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Centro-Sur	-	-	-	8	16	24	32	-
Centro - Occidente	-	-	-	22	43	63	65	-
Centro - Oriente	-	-	-	20	40	54	23	18
Norte	-	-	-	35	70	103	126	119
Centro - Nororiente	-	-	-	24	48	60	50	-
Noroccidente	-	-	-	20	41	61	82	82

MODO FÉRREO

La Agencia se enfrenta a un gran reto en materia de infraestructura férrea. Dentro del programa para éste modo se busca ampliar la red actual pasando de 625 kilómetros en concesión a 1,378 kilómetros en concesión, una vez sean entregados en concesión los nuevos proyectos. Este desarrollo tiene adicionalmente un fuerte impacto en la capacidad de transporte en carga.

La Agencia llevará a cabo un proceso de estructuración de dos grandes proyectos que complementarán la infraestructura existente (Carare- Chiriguaná – Dibulla), el mapa a continuación muestra la red férrea existente y los nuevos proyectos a estructurar.



NUEVOS PROYECTOS DE CONCESIÓN FÉRREO

Teniendo en cuenta la importancia del desarrollo minero en el país, se requiere fortalecer la infraestructura especializada para la movilización de estos bienes. En este sentido, y de acuerdo con los parámetros del Plan Nacional de Desarrollo, la Agencia promoverá el desarrollo de la infraestructura férrea existente y la construcción de nuevas vías. Para ello se realizará la estructuración de la operación, el mantenimiento y la construcción de nuevos proyectos férreos que se describe a continuación.

ESTRUCTURACIONES INTERNAS

Los proyectos que se realizarán corresponden a contratos cortos de concesión de operación y mantenimiento de tramos que se encuentran en el momento en operación y mantenimiento, mientras se cumplen las condiciones requeridas para la concesión mayor. Los tramos sobre los cuales se tiene previsto realizar esta estructuración son:

Origen – Destino	Longitud Total (Km)
Bogotá – Belencito	230
La Dorada – Chiriquaná	524

SISTEMA FERROVIARIO CENTRAL

Para el desarrollo de este proyecto se requiere realizar las siguientes actividades:

- Diagnóstico y análisis del corredor existente.
- Estudio de Demanda para el corredor integral.
- Estudio de nuevo corredor que conecte la zona centro – oriente del país con el Sistema Ferroviario Central.
- Estudio que defina el mejor corredor para conectar el actual corredor con otros puertos del Caribe.

Para lograr este fin, los corredores que se tiene previsto analizar son los siguientes:

Origen - Destino	Longitud Estimada (km)
Zipaquirá - Barbosa	70
Belencito - Barbosa	60
Barbosa - La Vizcaina	130
Chiriguana - Dibulla	215
Chiriguana - Santa Marta (Segunda Línea)	625

NUEVOS KILÓMETROS DE RED FÉRREA EN OPERACIÓN

En el modo férreo las metas establecidas están encaminadas a ampliar la Red actual. Para ello, como meta se establece la construcción de nuevos kilómetros de red férrea, con metas desagregadas anualmente hasta finalizar el cuatrienio.

INDICADOR

Refleja las metas de nuevos kilómetros de red férrea puestos en operación, contemplando la línea base de 2010.

INDICADORES	LINEA BASE 2010	METAS			
		2011	2012	2013	2014
Nuevos Kilómetros de red férrea en operación	846	-	-	524	-

CARGA TRANSPORTADA EN MODO FÉRREO

Dentro de las metas del modo férreo también se estableció contar con un incremento de la capacidad de toneladas de carga transportadas, con el fin de alcanzar un impacto a nivel económico, y potencializar la capacidad del sistema actual.

INDICADOR

Refleja las metas anuales teniendo en cuenta una línea Base a 2010 de 35,841,000 toneladas transportadas por las dos concesiones férreas existentes, buscando un incremento de 21,057,000 toneladas para el final del cuatrienio de la siguiente manera:

Indicador	LÍNEA BASE 2010	2011	2012	2013	2014
Toneladas Transportadas (cifras en miles)	35,841	39,480	43,840	53,232	56,898

Ajustado a Metas SISMEG

MODO PORTUARIO

MOVILIZACIÓN EN PUERTOS

A través de las concesiones portuarias, la Agencia pone a disposición de los usuarios las infraestructuras necesarias para facilitar el comercio exterior, brindando mayor oferta en movilización de carga y las actividades asociadas. Igualmente el desarrollo de estos proyectos genera un mayor desarrollo económico a las zonas en las cuales se encuentran ubicados.

INDICADOR

En el modo portuario, la meta se establece en términos de carga que se transportará a lo largo del cuatrienio, con base en el comportamiento de la actual carga portuaria y el desarrollo de los proyectos portuarios en desarrollo.

INDICADORES ¹³	LINEA BASE 2010	METAS			
		2011	2012	2013	2014
Contenedores Movilizados (teus)	2,426,663	2,904,529	3,046,656	3,195,737	3,352,114
Carga anual transportada (miles de toneladas)	131,885	69,005	125,070	129,375	159,205

MODO AEROPORTUARIO

Dentro de los modos que entran a ser parte de la Agencia Nacional de Infraestructura se encuentra el modo aeroportuario. La administración de la estructuración de los proyectos pasara

¹³ Las proyecciones de contenedores corresponde a cálculos propios de la entidad. La proyección de carga anual transportada corresponde a valores anuales con base a los indicadores SISMEG establecidos por el Ministerio de Transporte, en conjunto con la Superintendencia de Puertos y Transporte y el INCO (actual Agencia Nacional de Infraestructura). Estos valores son estimados. La totalidad del riesgo comercial se encuentra en cabeza del concesionario.

en 2013 de la actual entidad encargada, la Aeronáutica Civil, a la Agencia. Este modo se presenta como un nuevo reto para la entidad en materia de infraestructura. Se caracteriza la importancia comercial que contribuye al desarrollo de diferentes sectores económicos.

USUARIOS DE TRANSPORTE AÉREO

La Agencia a través de su gestión busca mejorar la capacidad en cuanto al transporte de usuarios dentro del modo aéreo. Para ello se establecen las metas correspondientes al cuatrienio 2011-2014. El indicador esta desagregado anualmente teniendo en cuenta una línea base.

INDICADOR
















Refleja el número de usuarios del transporte aéreo en millones, con una línea base de 20.100 pasajeros en 2010 y las metas anuales estimadas.


INDICADORES	LINEA BASE 2010	METAS			
		2011	2012	2013	2014
Usuarios de transporte aéreo (mill/año)	20,100	21,700	23,400	25,100	26,900


Fuente: Ministerio de Transporte - Oficina de Planeación (metas SISMEG)


NUEVOS PROYECTOS DE CONCESIÓN

La Agencia a través de su gestión busca concesionar cinco (5) proyectos aeroportuarios. Esta meta que se prevé realizar a partir del 2013, se llevara a cabo a través procesos de gestión y administración con la contratación de interventores y consultores que permitan gestionar los proyectos de manera adecuada.

PROYECTO	2013			
	T1	T2	T3	T4
Aeropuerto de Barranquilla				
Aeropuerto de Armenia				
Aeropuerto de Neiva				
Aeropuerto de Popayán				
Aeropuerto de Cartago				

 Contratación
Consultores

 Estructuración

 Licitación

INVERSIÓN

Dentro del Plan Estratégico de la Entidad, se tienen unas metas en términos financieros adicionales a las metas físicas mencionadas con anterioridad. Estas metas están relacionadas a la inversión estimada que debe realizar la entidad para alcanzar las metas y objetivos establecidos en el presente documento.

INVERSIÓN PÚBLICA ACTUALES PROYECTOS VIALES

Esta meta está enmarcada en los aportes estatales que la entidad realizará en los diferentes proyectos, según se encuentre establecido en los contratos de concesión vigentes. Las metas aquí se presentan desagregadas anualmente en el periodo 2011-2014 para cada proyecto que recibe aportes públicos¹⁴.

	2011	2012	2013	2014
Zipaquirá-Palenque	78,943	77,755	7,640	-
Zona Metropolitana de Bucaramanga	15,000	-	19,540	17,000
Área Metropolitana de Cúcuta y Norte de Santander	28,000	-	6,488	-
Santa Marta-Riohacha-Paraguachon	246,629	34,823	56,030	-
Bogotá-Villavicencio	168,504	407,240	402,754	402,459
Cartagena-Barranquilla	28,500	129,250	103,554	60,000
Armenia-Pereira-Manizales	-	200,000	73,513	16,765
Briceño-Tunja-Sogamoso	43,103	20,187	16,868	4,919
Bosa-Granada-Girardot	72,987	81,904	41,217	7,985
Pereira-La Victoria	33,356	19,914	10,139	-
Córdoba-Sucre	30,000	212,018	364,654	310,154
Ruta Caribe	-	152,954	223,399	132,417
Transversal de las Americas	483,967	555,958	494,565	-
Ruta del Sol I *	678,505	419,454	212,957	29,647
Ruta del Sol II*	166,931	417,281	243,011	675,691
Ruta del Sol III*	-	312,598	334,164	356,058
Autopista de la Montaña*	-	111,642	115,229	118,686
Red Ferrea del Atlantico	-	18,722	-	-
Red Ferrea del Pacífico (Interventoria)	-	3,503	3,608	2,478
Red Ferrea del Atlantico (Interventoria)	57,132	3,245	3,343	3,443
Siberia - La Punta - El Vino	32,255	33,005	-	-
Hato Vial	118,000	-	-	-
Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca	25,250	-	-	-
TOTAL	2,307,063	3,211,453	2,732,673	2,137,703

Fuente: Oficina de Evaluación - Cifras en millones de pesos

¹⁴Valores aprobados mediante vigencias futuras y comprometidos en los contratos de concesión vial.

INVERSIÓN PÚBLICA ACTUALES PROYECTOS OTROS MODOS

Esta meta está enmarcada en los recursos públicos que la entidad realizará para atender necesidades de los otros modos en la entidad. En este sentido, de manera preliminar se considera que los otros modos a cargo de la entidad no requerirían aportes estatales, y la inversión pública estaría encaminada a atención de problemas puntuales y de interventorías. Es de resaltar que en este periodo se realizarán las estructuraciones en todos los modos, lo cual consideraría necesidades adicionales a las establecidas en el presente documento, sin que esto se convierta en una limitante para su desarrollo.

	2011	2012	2013	2014
Modo Férreo	57,132	123,312	25,000	25,000
Modo Portuario	-	3,000	3,200	3,400
Modo Aeroportuario	-	-	17,000	18,500
TOTAL	57,132	126,312	45,200	46,900

Fuente: Oficina de Evaluación - Cifras en millones de pesos

INVERSIÓN EN OBRAS ACTUALES PROYECTOS VIALES

Esta meta está enmarcada en la inversión de obras en infraestructura vial que se realizará para los proyectos que están actualmente a cargo de la Agencia. Las metas aquí se presentan desagregadas anualmente en el periodo 2011-2014 para cada una de las concesiones viales¹⁵.

INDICADOR

	2011	2012	2013	2014
Proyecto Actuales				
Ruta del Sol Sector 1	45,440	557,099	636,166	339,894
Ruta del Sol Sector 2	-	287,018	248,749	588,387
Ruta del Sol Sector 3	-	412,751	725,164	567,817
Transversal de las Américas	-	507,085	678,493	449,948
Bogotá - Villavicencio	28,305	250,786	269,468	306,831
Córdoba - Sucre	213,385	91,856	64,971	69,452
Ruta Caribe	83,633	291,327	101,194	93,326
Bogotá - Girardot	22,045	132,268	159,823	-
Rumichaca - Pasto - Chachagüí	90,321	195,439	-	-
Siberia - La Punta - El Vino	28,456	356,412	202,749	-
Otros proyectos	394,497	439,974	225,128	93,326
Subtotal CAPEX Proyectos Actuales	906,083	3,522,015	3,311,906	2,508,982

¹⁵ Valores estimados por la entidad, basados en costos promedio y metas de ejecución de infraestructura, no implica que estos son los valores invertidos por los concesionarios.

INVERSIÓN EN OBRAS NUEVOS PROYECTOS VIALES

Esta meta está enmarcada en la inversión de obras en infraestructura vial que se realizará para los nuevos proyectos que estarán a cargo de la Agencia. Las metas aquí se presentan desagregadas anualmente a partir de 2014 para cada uno de los grupos de proyectos.

INDICADOR

INVERSIÓN EN OBRAS	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Grupo 1- Centro - Sur	558	558	465	465	-	-	-
Grupo 2- Centro - Occidente	898	898	749	749	-	-	-
Grupo 3- Centro - Oriente	1,728	1,728	1,382	1,382	1,382	-	-
Grupo 4- Corredores Norte	1,534	1,534	1,246	1,245	894	-	-
Grupo 5- Centro - Nororiente	1,354	1,354	1,108	1,108	478	-	-
Grupo 6- Autopistas de la Montaña	1,297	1,297	1,297	1,038	1,038	1,038	1,038
TOTAL	7,368	7,368	6,246	5,987	3,792	1,038	1,038

INVERSIÓN EN OBRAS NUEVOS PROYECTOS FÉRREOS

Esta meta está enmarcada en la inversión en obras de infraestructura férrea que se realizará para los nuevos proyectos que estarán a cargo de la Agencia. Las metas aquí se presentan desagregadas anualmente a partir de 2014.

INDICADOR

INVERSIÓN EN OBRAS	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
GRUPO 7 - Sistemas Ferroviarios	8,355	9,602	9,602	8,258	5,901	3,170	2,406

INVERSIÓN EN OBRAS PROYECTOS PORTUARIOS

Esta meta está enmarcada en la inversión en obras de infraestructura portuaria que se realizará para los proyectos que están a cargo de la Agencia, de acuerdo a los planes de inversión establecidos en los contratos existentes.

INDICADOR

INDICADORES	LINEA BASE	METAS			
		2011	2012	2013	2014
Inversión en puertos (Millones de Pesos Corrientes)	293,322	228,834	674,600	452,450	161,842