

ASÍ AVANZA LA
**INFRAESTRUCTURA
CONCESIONADA**
EN COLOMBIA

INFORME **DE GESTIÓN**

2011- 2016

JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

Presidente de la República de Colombia

GERMÁN VARGAS LLERAS

Vicepresidente de la República

JORGE EDUARDO ROJAS GIRALDO

Ministro de Transporte

LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO

Presidente Agencia Nacional de Infraestructura

JAIME GARCÍA MÉNDEZ

Vicepresidente de Planeación, Riesgos y Entorno

MARIA CLARA GARRIDO GARRIDO

Vicepresidente Administrativa y Financiera

ANDRÉS FIGUEREDO SERPA

Vicepresidente de Gestión Contractual

GERMÁN CÓRDOBA ORDÓÑEZ

Vicepresidente Ejecutivo

CAMILO ANDRÉS JARAMILLO BERROCAL

Vicepresidente de Estructuración

FERNANDO IREGUI MEJÍA

Vicepresidente Jurídico

COORDINACIÓN INFORME

NEIRO ENRIQUE JAIME PÉREZ

Jefe de Comunicaciones

POLDY PAOLA OSORIO ÁLVAREZ

Gerente de Riesgos

ADRIANA ESTUPIÑÁN JARAMILLO

Gerente de Planeación

CONTENIDOS

CATALINA GALLO ROJAS

JUAN CARLOS SIERRA CORONADO

ANA MARÍA HERRERA PEDRAZA

MARÍA TERESA PÁEZ DÍAZ

JORGE ALBERTO GOYENECHÉ MENDOZA

FOTOGRAFÍAS

JUAN CARLOS DÍEZ JIMÉNEZ

Concesiones Viales, Aeroportuarias, Férreas y Portuarias

Agencia Nacional de Infraestructura

DISEÑO Y MAPAS

VANESA MARÍA VERGARA DOMÍNGUEZ

DIRECCIÓN DE ARTE Y DISEÑO GRÁFICO

JESÚS ALBERTO GALINDO PRADA

IMPRESIÓN

PARTNER MERCADEO Y MEDIOS GRÁFICOS SAS.



Certificado No SG 2015000688 A



Calle 24 A # 59 - 42 Edificio T3 Torre 4 Piso 2
Ciudadela Empresarial Sarmiento Angulo,
Bogotá D.C.

www.ani.gov.co

2016



Con la gestión de la
Agencia Nacional de Infraestructura
se logró estructurar e iniciar la ejecución de grandes
obras de infraestructura que están transformando el país,
y que lo posicionarán como uno de los
**mejores de América Latina en materia vial, aeroportuaria,
férrea y portuaria.** Trabajamos siempre con los más altos
estándares de calidad y transparencia que exige
el sector público.

INFORME DE GESTIÓN

2011- 2016

LA ANI CONECTA EL PAÍS DEL FUTURO



JUAN MANUEL
SANTOS CALDERÓN

PRESIDENTE DE
LA REPÚBLICA

Los colombianos debemos pensar en grande, el potencial de nuestro país es enorme. Una de las grandes barreras que nos ha frenado durante décadas, además de la guerra –y en buena medida por culpa del conflicto– es el atraso de nuestra infraestructura. Precisamente por eso, dotar al país de un sistema de carreteras, puertos y aeropuertos moderno y eficiente ha sido y es una prioridad de esta administración, pues nos garantiza competitividad, crecimiento, empleo y paz.

Desde el inicio de nuestro gobierno, decidimos con firmeza modernizar la infraestructura nacional y eso nos ha llevado a construir e invertir permanentemente con ese propósito. Hoy la realidad es innegable: la locomotora de la infraestructura muestra cada vez mayores avances en el país.

Las Autopistas de Cuarta Generación (4G) son un gran ejemplo: se están invirtiendo más de \$50 billones, que se verán reflejados en la construcción de más de 1.370 kilómetros de dobles calzadas, 141 túneles y 1.300 viaductos, entre muchas obras más.

Esta es una revolución evidente. Las inversiones realizadas son únicas en la historia de Colombia y los resultados contundentes: un efecto multiplicador de 1,5% en el Producto Interno Bruto (PIB) durante los años en construcción, un crecimiento potencial del PIB de 4,6% a 5,3% en el largo plazo y una reducción en la tasa de desempleo del 1%. También se logra la aceleración de la Inversión Privada en infraestructura al 2018.

Para decirlo en términos más sencillos: estamos construyendo un nuevo país, porque vamos a tener una infraestructura totalmente nueva, adecuada a las necesidades de una Colombia moderna, competitiva y en paz. Esta infraestructura conectará a todo el país, y gracias a ella se multiplicarán las oportunidades de empleo y progreso

para los colombianos de todos los rincones del país.

Para lograr todo esto, fue necesario crear una nueva institucionalidad. La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), producto de esta nueva institucionalidad, ha sido la encargada de liderar esta revolución. En cabeza de Luis Fernando Andrade, esta entidad se ha convertido en un motor calificado, profesional, humano, técnico y eficaz que ha trabajado bajo los más altos estándares internacionales.

Este nivel de compromiso ha llevado a que la ANI sea respetada dentro y fuera de nuestras fronteras tanto por su transparencia como por su forma de estructurar y desarrollar los proyectos.

Colombia vive años de cambios profundos, trascendentales e históricos. Hemos dado pasos definitivos para derrotar la guerra, para conectar a todo el territorio nacional, para hacer de nuestra sociedad una sociedad más equitativa, educada y justa. No nos detendremos.

Como sociedad debemos creer que estos cambios son posibles, y que los podemos lograr con nuestras propias manos, recursos y talento. No debemos dejar de trabajar para que, todos juntos, alcancemos el país que queremos, un nuevo país. Las vías que construimos hoy, con el liderazgo de la ANI, serán las vías del futuro de Colombia. Seguimos adelante por ese nuevo país de paz y oportunidades para todos. 

DESDE EL INICIO DE
NUESTRO GOBIERNO,
DECIDIMOS CON
FIRMEZA

MODERNIZAR LA
INFRAESTRUCTURA
NACIONAL



COLOMBIA EFICIENTE Y COMPETITIVA

Colombia por fin sentó las bases para afianzarse como un país interconectado, eficiente y competitivo, a la altura de los mejores en América Latina.

GERMÁN
VARGAS LLERAS
VICEPRESIDENTE
DE LA REPÚBLICA



Tras varias décadas de atraso en materia de infraestructura, el Gobierno del Presidente Santos se impuso el enorme reto de impulsar el desarrollo del transporte multimodal para integrar de manera coherente los distintos sistemas: carretero, férreo, fluvial, portuario y aeroportuario del país, con el propósito de ubicarlo, en el mediano plazo, en el tercer lugar de América Latina.

Para ello, y liderado desde la Vicepresidencia de la República, diseñamos y presentamos el Plan Maestro de Transporte Intermodal 2015 - 2035, que contempla la priorización de proyectos de gran impacto para la conectividad de las regiones, para los próximos 20 años. Este esfuerzo complementará el más ambicioso programa de modernización vial que venimos ejecutando.

El plan de modernización vial, que ya está en ejecución, contempla el desarrollo de la Cuarta Generación de Nuevas Autopistas, a los que se suman los proyectos en los

cuales el Estado colombiano no pone un solo peso para su ejecución, porque son de iniciativa privada, y a las Vías para la Equidad, a cargo el Invias.

Las cifras son contundentes: cerca de 7.000 kilómetros intervenidos; inversiones por \$47,3 billones; 200.000 empleos entre directos e indirectos; y un aporte de 0,5% al PIB, nos permiten mostrar importantes resultados en el reto que nos hemos impuesto de coordinar el sector de infraestructura en este cuatrienio, para cumplirle al país en esta tarea histórica.

Tenemos intervenciones en 51 aeropuertos del país, con una inversión cercana a los \$3 billones, con el fin de poner esta infraestructura a tono con el crecimiento de la demanda de transporte aéreo, tanto a nivel de pasajeros nacionales y extranjeros, como de carga.

Igual sucede en materia de puertos, donde las cifras también son extraordinarias, mientras que en el sistema férreo venimos adelantando la recuperación de este importante modo de transporte; y ya contamos con la habilitación por completo del corredor entre La Dorada - Chiriguana que conecta con el de Chiriguana - Santa Marta.

Todo esto nos permitirá configurar un sistema de transporte intermodal estratégico para responder a las necesidades del país, impulsar el aparato productivo colombiano y convertir a Colombia en una nación con una infraestructura moderna, eficiente y, sobre todo, competitiva. En el Gobierno del Presidente Juan Manuel Santos demostramos que construir la Colombia del Futuro, ¡Sí es posible! 

"LAS CIFRAS SON CONTUNDENTES:

CERCA DE

7.000
KILÓMETROS
INTERVENIDOS;

INVERSIONES
\$47,3 BILLONES

200.000

EMPLEOS ENTRE
DIRECTOS E INDIRECTOS;

UN APORTE

0,5%
AL PIB"

5 AÑOS DE TRANSPARENCIA EN LA CONTRATACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

Desde que inició su gobierno, el Presidente Santos tuvo la determinación de cambiarle la cara al país y puso en marcha lo que denominó ‘la revolución de la infraestructura’; estrategia que entre sus grandes objetivos buscó garantizar que la estructuración, la contratación, la financiación y la ejecución de los grandes proyectos del sector se adelanten como nunca antes había sucedido en el país: con transparencia y rigor en las especificaciones con las que debe finalizar el contratista su obra.

Con una imagen deteriorada, la antigua entidad encargada de liderar la contratación en el sector, el Inco presentaba números rojos con obras de gran importancia detenidas, inestabilidad en su dirección por los constantes cambios y la politización de sus procesos.

Esta realidad impulsó al Presidente a crear la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) con un perfil altamente técnico, para superar esos antiguos problemas en la adquisición de predios, aprobación de licencias ambientales, el proceso de consultas previas y el traslado de servicios públicos. Estas garantías también buscaban que el sector privado invirtiera en grandes obras de infraestructura y desde su creación hasta hoy gran parte de estos recursos se han destinado a la estructuración de los proyectos.

Con el Decreto 4165 de 2011 entró en escena la ANI para planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar los proyectos de concesiones y asociaciones público privadas (APP) de inversión mixta y APP con inversión 100% privada, figuras que incluyeron de forma trascendental al sector privado.

La ANI ha enfrentado este reto durante los últimos 5 años con procesos de contratación de cara al país que hoy garantizan inversiones en infraestructura cercanas a los \$50 billones; representadas en los proyectos 4G con 3 olas de 19 concesiones, la adjudicación de 10 asociaciones público privadas de inversión 100% privada, la intervención de importantes y estratégicos corredores férreos, 55 puertos y la modernización de 16 aeropuertos, los anterio-

JORGE EDUARDO
ROJAS GIRALDO

MINISTRO DE
TRANSPORTE



res con procesos transparentes que no han generado ninguna queja o demanda.

No en vano fue el reconocimiento de la revista estadounidense Latin Finance que otorgó a los proyectos de las autopistas de cuarta generación (4G) en Colombia, por sus estrategias de financiación, en el caso de los proyectos pacífico 1 y 3. Con este grupo de obras, la ANI lidera el verdadero cambio del país; representan, entre otras, conexiones entre Bogotá y la Costa, con el Pacífico, incluso con países como Venezuela y Ecuador, y también la interconexión entre ciudades como Cali y Medellín, que significan estándares muy altos en las obras, que implican la reducción de los tiempos de viaje, aumentar los promedios de velocidad con dobles calzadas, mejorar las inclinaciones y curvaturas de las carreteras, entre otros aspectos claves para la seguridad vial y el ahorro económico en el transporte.

En cuanto a los aeropuertos, ya están finalizadas las obras de seis a cargo de la Entidad: (Barrancabermeja, Rioacha, Valledupar, Corozal, Carepa y Olaya Herrera); y continúan las obras en los aeropuertos de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Cúcuta, Bucaramanga, Cali, Bogotá Quibdó, Montería y Río Negro.

Desde el Ministerio de Transporte, como rector del sector, estamos siempre acompañando a la ANI y velamos por que todos los proyectos que están en curso surtan pronto su entrega; la modalidad ha sido entregando unidades funcionales y en el 2021 se complete su entrega totalmente.

La Agencia es el eslabón de esta revolución que pone a Colombia en un horizonte más visible frente a los países de la región; le aporta notablemente al crecimiento económico, a la atracción de la inversión extranjera, a la generación de empleo y que el comercio exterior ‘ruede’ por una infraestructura moderna y más eficiente. 

CONTENIDO

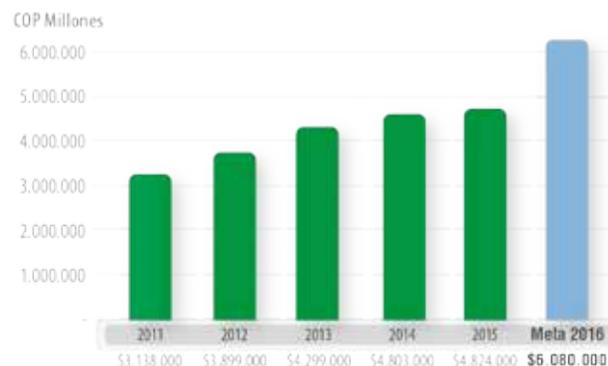
LA ANI CONECTA EL PAÍS DEL FUTURO <i>Presidente de la República, Juan Manuel Santos Calderón</i>	5
COLOMBIA EFICIENTE Y COMPETITIVA <i>Vicepresidente de la República, Germán Vargas Lleras</i>	7
5 AÑOS DE TRANSPARENCIA EN LA CONTRATACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA <i>Ministro de Transporte, Jorge Eduardo Rojas Giraldo</i>	9
EL NUEVO MODELO PARA EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA EN COLOMBIA <i>Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, Luis Fernando Andrade</i>	13
UNA GESTIÓN ASERTIVA QUE REVOLUCIONÓ LA INFRAESTRUCTURA	17
IMPACTO Y BENEFICIOS DE LAS AUTOPISTAS 4G	21
ATENCIÓN A LA OLA INVERNAL	22
LA ORGANIZACIÓN Y EL TALENTO HUMANO	23
ASÍ AVANZA LA INFRAESTRUCTURA VIAL CONCESIONADA EN COLOMBIA	27
INFRAESTRUCTURA EN EL POSCONFLICTO	54
LA IMPORTANCIA DE LOS PEAJES EN LAS VÍAS DE CUARTA GENERACIÓN	56
LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA PARA BOGOTÁ	58
LA FINANCIACIÓN DE LAS AUTOPISTAS 4G	60
ASÍ SE MODERNIZA LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DEL PAÍS	62
ASÍ ESTÁ CONCEBIDO EL REGIOTRAM PARA BOGOTÁ Y CUNDINAMARCA	80
ASÍ EVOLUCIONA LA INFRAESTRUCTURA FÉRREA	81
ASÍ CRECE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DE COLOMBIA	87
EL PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE INTERMODAL	105
INTERVENTORÍAS, CRUCIALES EN LA INFRAESTRUCTURA	107
LA GESTIÓN SOCIOAMBIENTAL	109
LOS CANALES DE ATENCIÓN AL CIUDADANO	114
RECONOCIMIENTOS INTERNACIONALES	115

LAS CIFRAS

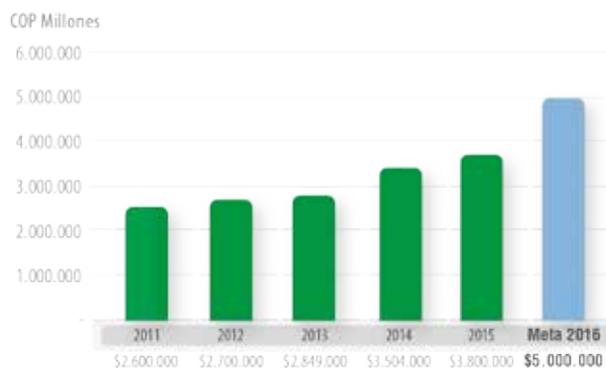
¿QUÉ TENEMOS EN LA ANI?



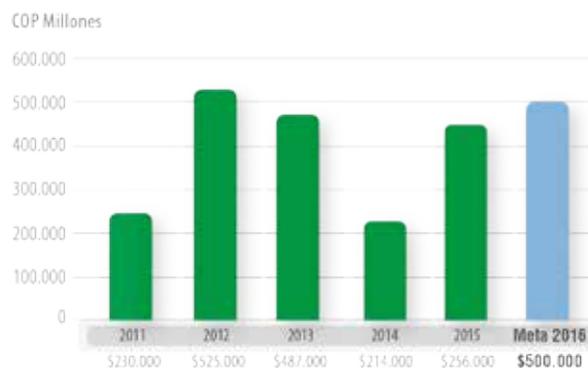
TOTAL INVERSIÓN PRIVADA EJECUTADA



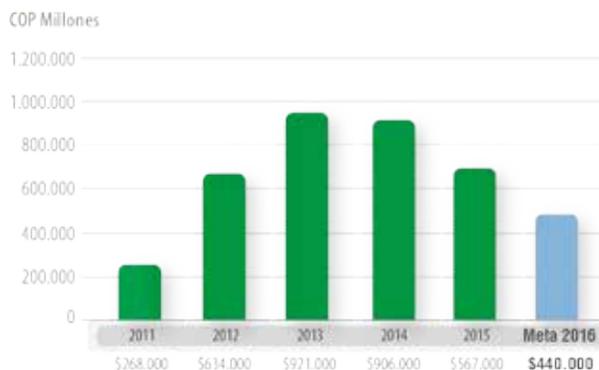
INVERSIÓN CARRETERAS



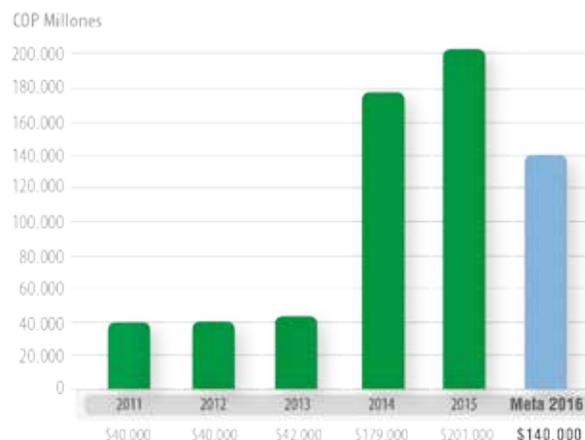
INVERSIÓN AEROPUERTOS



INVERSIÓN PUERTOS



INVERSIÓN FERROCARRILES



LAS CIFRAS

NUEVAS CALZADAS CONSTRUIDAS



MEJORAMIENTO



EL NUEVO MODELO PARA EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA EN COLOMBIA

Por: Luis Fernando Andrade Moreno
Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura

La reforma institucional y la nueva legislación permitieron darle un vuelco a la forma de estructurar, contratar y gestionar proyectos de infraestructura en el país.



Autopista Ruta del Sol Sector 2

El primer Gobierno del Presidente Juan Manuel Santos definió la infraestructura como una de las locomotoras de la economía del país. Para que esto se hiciera realidad, era necesario darle un vuelco a la forma en que se concibe, estructura y desarrolla la infraestructura en Colombia.

Como punto de partida se necesitaba una entidad modelo en la estructuración y gestión de proyectos de infraestructura con participación privada, orientada en los principios de transparencia y protección del patrimonio

público, gobernabilidad, independencia y autonomía técnica, y altos estándares éticos, respaldados en procesos eficientes y un capital humano con las más altas capacidades.

Fue así como el decreto 4165 de 2011 modificó la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones (Inco), por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), agencia nacional estatal de naturaleza especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del orden nacional, con personería jurídica, patrimonio



propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte, se robustecieron sus funciones y se ajustó su estructura organizacional.

Así mismo, el Decreto 4164 de 2011 trasladó las competencias de la Aeronáutica Civil (Aerocivil) relacionadas

con la estructuración, celebración y administración de las concesiones aeroportuarias. Finalmente, mediante el Decreto 665 de 2012 se creó la planta de personal de la ANI con una denominación de cargos y perfiles especiales para agencias, que le permitieron contar con un personal altamente competente.

Como resultado Colombia hoy cuenta con una visión de la infraestructura a largo plazo que proyecta el país al futuro y corrige los errores del pasado que costaron atrasos, demandas, ineficiencia y proyectos inconclusos que produjeron un rezago de 40 años en infraestructura.

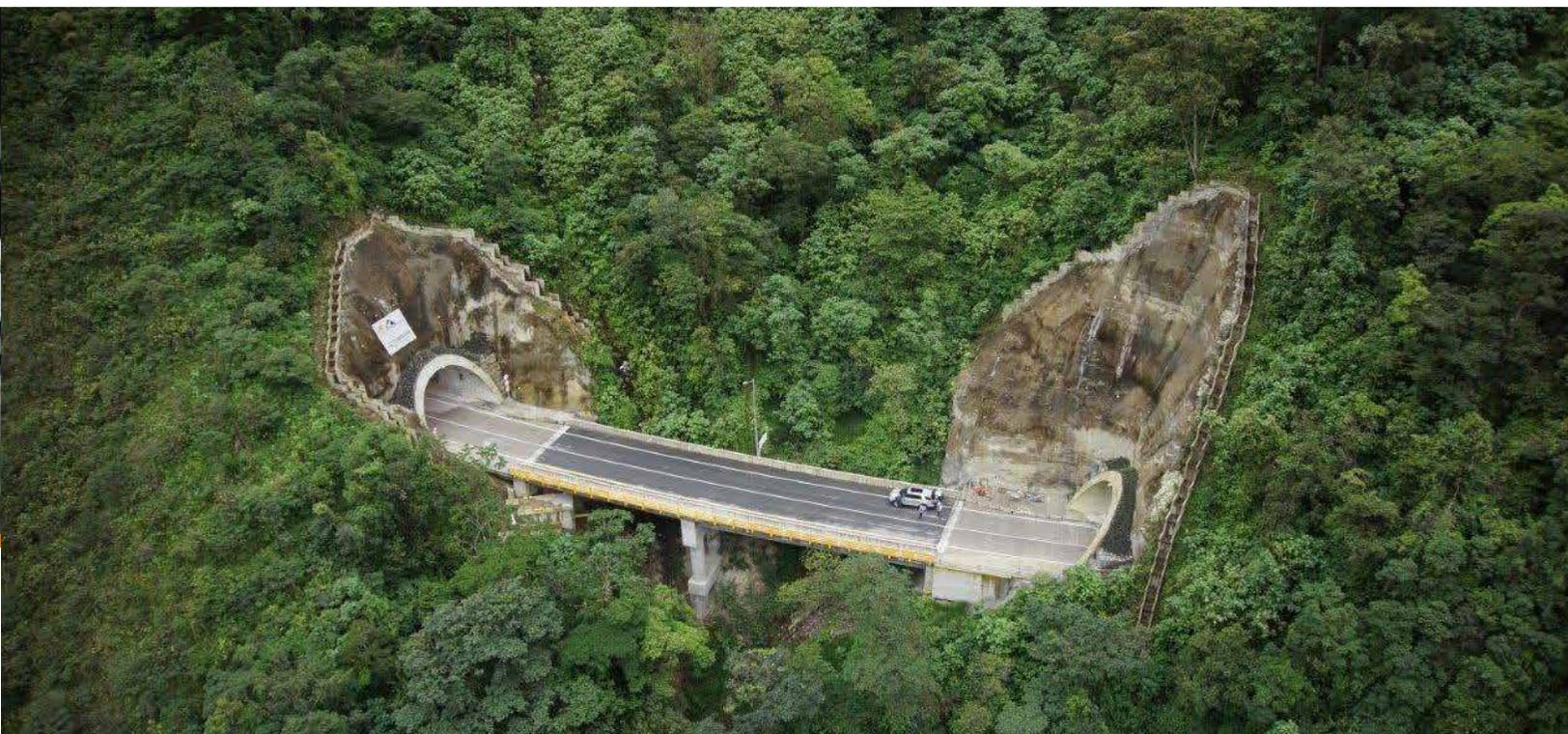
El desarrollo de infraestructura, es actualmente una herramienta fundamental para hacer de Colombia un país más competitivo. Los proyectos que ya se están ejecutando y los que se han estructurado permiten comunicar las principales ciudades con las fronteras y los puertos de Colombia, y a su vez, facilitar la conexión de las grandes poblaciones con las más lejanas para reducir la brecha social y vincularlas a la economía del país.

Las concesiones o Asociaciones Público Privadas son actualmente la mejor herramienta para ejecutar proyectos de infraestructura en el país. Gracias a la nueva legislación que facilita la ejecución de proyectos de gran envergadura en un trabajo conjunto de la empresa privada con el Estado, que ha logrado la participación de la empresa privada colombiana en conjunto con firmas reconocidas en el mundo, con esquemas novedosos de financiación y de contratación capaces de asegurar la ejecución de los proyectos en forma transparente y oportuna.

“EL PAÍS
**ES HOY CAPAZ
DE PENSAR
EN GRANDE,**

HA ENTENDIDO QUÉ ES
REALIZAR PROYECTOS
AMBICIOSOS

y CONSTRUIR CON
**TRANSPARENCIA
y EFICIENCIA”**



Túneles de la Autopista Bogotá - Villavicencio

“LA LEY
APP
ESTABLECIÓ

QUE SOLO
SE PUEDEN SACAR
A LICITACIÓN



PROYECTOS
ESTRUCTURADOS



EN FASE DE
FACTIBILIDAD”

LA LEY DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS

Como parte del proceso de cambio, se definió un marco normativo que incentiva la vinculación del sector privado en el desarrollo de proyectos de infraestructura y regula la relación entre el sector público y privado. Se expidió la Ley de Asociaciones Público Privadas o APP (Ley 1508 de 2012).

Esta ley estableció 3 elementos claves para el desarrollo de proyectos APP. Primero, el pago por disponibilidad, que alinea los incentivos para que las obras sean terminadas oportunamente. El segundo elemento es que sólo se pueden sacar a licitación proyectos debidamente estructurados en fase de factibilidad; y el tercero, incentivó al sector privado a proponer proyectos mediante la modalidad de iniciativa privada.

En el esquema anterior, los concesionarios recibían los recursos de los peajes desde el inicio y con estos terminaban financiando la ejecución de las obras sin aportar mayor capital y alargando los periodos constructivos. Con la cuarta generación, el concesionario tendrá ingresos sólo hasta que termine las obras, es decir, que entre más rápido entrega la obra, más rápido se le paga. En este sentido, el derecho a retribución está condicionado a la disponibilidad de la infraestructura, los niveles de servicio y los estándares de calidad.

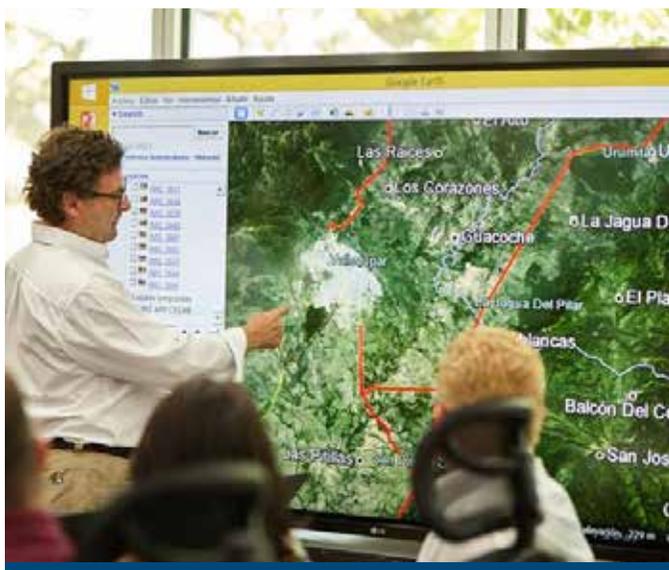
Este nuevo marco legal establece el procedimiento para la presentación de iniciativas privadas, con aportes públicos de máximo un 20% del valor del contrato. De esta manera se viabilizaron proyectos estructurados totalmente por agentes privados, que pueden no requerir recursos de la Nación. Como resultado de esto, se ha visto un gran em-

prendimiento en proyectos, principalmente relacionados con carreteras. Desde 2012 hasta septiembre de 2016, se han recibido aproximadamente 100 proyectos de iniciativa privada de carreteras, de los cuales se han aprobado 11 proyectos, que implican inversiones por \$12,2 billones, 64 iniciativas han sido rechazadas, transferidas a otras entidades por competencia, retiradas o suspendida la evaluación, y 25 se encuentran en trámite. Por otro lado, se encuentran en trámite 7 iniciativas privadas de proyectos aeroportuarios y 15 en proyectos férreos.

Dentro de los logros de la Ley de APP puede mencionarse que define claramente el esquema de Asociaciones Público Privadas (APP), establece el marco para desarrollar proyectos por un plazo máximo hasta de 30 años en la mayoría de los casos, y mejora el proceso de la selección de proyectos de iniciativa pública contemplando el uso de la precalificación.

También se adoptaron mecanismos presupuestales que derivaron en una nueva tipología de vigencias futuras para asumir compromisos en APP's, con una visión de largo plazo fiscalmente sostenible. Adicionalmente, se introdujeron límites a las adiciones de estos proyectos hasta en un 20% del valor del contrato originalmente pactado, después de transcurridos los primeros tres años de la ejecución del contrato, y hasta antes de cumplir las primeras tres cuartas partes del plazo inicialmente pactado en el contrato.

Como resultado, el país es hoy capaz de pensar en grande, ha entendido que es posible realizar proyectos ambiciosos y construirlos con transparencia y eficiencia. 



PRESIDENTE



LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO

Luis Fernando Andrade Moreno nació en Nueva Orleans (Estados Unidos) en 1961. Es ingeniero industrial y de sistemas de la Universidad de Florida, con un diplomado en ciencias de la ingeniería del Instituto Westinghouse de Ciencias de Ingeniería Aplicada y un MBA de la Universidad de Pensilvania.

Su primer cargo público fue la Gerencia del entonces Instituto Nacional de Concesiones (Inco) en 2011, a donde llegó para transformar esta entidad en la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

Trabajó 25 años en una de las más importantes firmas de consultoría del mundo, McKinsey. Fue primero consultor asociado en la oficina de la multinacional en Nueva York y luego, trabajó durante seis años en Sao Paulo (Brasil) donde se hizo socio de la firma. En 1994 regresó a Colombia como socio por casi dos décadas.

Lideró la creación de la ANI y desde allí la nueva concepción, estructuración, licitación y gestión de los proyectos de infraestructura por concesión. Participó en la formulación de las nuevas leyes que renovaron y organizaron la contratación, y en la nueva definición del plan de desarrollo de infraestructura con una visión de largo plazo para Colombia.

UNA GESTIÓN ASERTIVA QUE REVOLUCIONÓ LA INFRAESTRUCTURA

La gestión de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) desde su creación a la fecha, se podría resumir como la consolidación de una serie de aciertos que permitieron articular acciones contundentes, para reducir el rezago en materia de infraestructura del transporte que tiene el país, a través de Alianzas Público Privadas (APP).

Corría el año 2010 y en su momento, el país carecía de una visión y portafolio de proyectos a largo plazo que permitiera cerrar la brecha en infraestructura que se vivía.

Los índices de competitividad llegaron a calificar a Colombia como uno de los países con la infraestructura más precaria de la región, esto derivado de la poca inversión que había tenido el sector durante las últimas décadas.

El Informe de Competitividad Global (WEF) 2010 – 2011 puso al país en la posición 126 en calidad de vías entre 144 países.

Existía un marco legal y regulatorio que no facilitaba el avance de las obras. En particular los esquemas de concesión establecidos en el antiguo Instituto Nacional de Concesiones (Inco) incentivaban las demoras en la construcción de los proyectos, esto en la medida que los ingresos

por peaje no tenían ningún tipo de condicionamiento al avance de las obras.

Los llamados cuatro jinetes del apocalipsis en la construcción de infraestructura, definidos como la compra de predios, el traslado de redes, las consultas previas y el licenciamiento ambiental, entorpecían la ejecución de los proyectos.

A esto se sumaba la debilidad institucional y falta de transparencia en el extinto Inco, donde no se ejercía un liderazgo que impulsara y creara escenarios propicios para el avance de las obras.

Unido a una pobre estructuración de proyectos y la poca confianza en los procesos de adjudicación, las interventorías eran débiles y existía poca transparencia en las negociaciones de las adiciones y prórrogas a los contratos, lo que generaba hallazgos y cuestionamientos en la mayoría de las concesiones viales.

Como si el escenario no fuera complejo, para estos mismos años Colombia sufrió una de las peores olas invernales de los últimos tiempos, que afectó duramente todo tipo de infraestructura, entre ellas la vial, generando caos en la conectividad de las regiones.



Túnel de Crespo. Cartagena - Bolívar

La ANI recibió en 2015 las certificaciones **ISO 9001 versión 2008 y la NTCGP1000 versión 2009**, por parte de **Cotecna**, que avalan el desempeño de su operación y la aplicación de un sistema de gestión de calidad, bajo los estándares requeridos en la normativa nacional e internacional, que garantizan la calidad y transparencia en el desarrollo de su misión institucional.



Autopista Desarrollo Vial del Norte de Bogotá

Dos años consecutivos con los mayores niveles de lluvias en el último siglo llevaron graves afectaciones en los principales corredores viales, por eso era urgente definir prioridades y enfocar esfuerzos a las necesidades en el corto plazo.

Además, en este mismo escenario se evidenciaron los problemas de aseguramiento que tenían muchos de los contratos contra desastres naturales.

Hecha esta radiografía de lo que estaba sucediendo en el país, el Gobierno Nacional, en cabeza del Presidente de la República, Juan Manuel Santos, se dio a la tarea de realizar una serie de acciones contundentes que permitieron cambiar el panorama.

LAS ACCIONES DEL GOBIERNO

Como primera medida, se mejoró el marco normativo existente. Se sancionaron leyes como la de anticorrupción, que penaliza la indebida estructuración de proyectos y genera un severo régimen de inhabilidades y responsabilidades para los interventores; la ley de APP donde se establece un nuevo esquema de remuneración, condicionado a la terminación de la obras, e introduce incentivos para la presentación de proyectos de iniciativa privada; y la ley de infraestructura que instaura procedimientos para la entrega anticipada de predios y responsabilidades por traslado de redes de servicios públicos.

Como parte de este nuevo marco normativo también se

establecieron mecanismos como el protocolo de consultas previas para evitar dilaciones mal intencionadas, pero garantizando el derecho de las comunidades.

Así mismo se ajustó la reglamentación del procedimiento de licenciamiento ambiental para eliminar oportunidades de retraso, pero manteniendo el rigor de las exigencias ambientales.

La estrategia del Gobierno Nacional incluyó el fortalecimiento institucional, para lo cual se crea la Agencia Nacional de Infraestructura. Una entidad adscrita al Ministerio de Transporte con un marco laboral especial que permite contar con mejores perfiles profesionales mejor remunerados, una planta de personal ampliada, acorde con los proyectos a su cargo, una mejor organización basada en el trabajo en equipo y procesos de decisión colectivos para mejorar la calidad y evitar corrupción.

En la ANI se generó un gobierno corporativo con asesores independientes y se definió una ambiciosa visión para cerrar la brecha en la infraestructura del orden nacional en todos los modos de transporte, carretero, aeroportuario, férreo y portuario. Además, se fortaleció la capacidad de estructuración y se garantizó la transparencia en los procesos de contratación.

Complementario a lo anterior, se dio paso a la creación de la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), un banco de desarrollo que apoyará el nuevo programa de infraestructura, complementando los esquemas e instrumentos



Concesión Vial Ruta Caribe

de financiamiento y catalizando la participación de nuevos agentes y fuentes de financiación.

ANI EN MARCHA

Al tiempo que la ANI asume las riendas de las concesiones en el país, también fue responsable de dar una respuesta efectiva a las afectaciones de la ola Invernal en ciertos corredores. Se adelantaron importantes inversiones, y se tomaron correctivos para mitigar los riesgos de la infraestructura ante futuras temporadas invernales.

La ANI estableció convenios con Colombia Humanitaria y el Fondo de Adaptación para atender los corredores más afectados, hizo renegociaciones de contratos con los concesionarios para adaptarse a la nueva realidad y definió nuevos estándares técnicos y de aseguramiento contra desastres naturales, para la nueva infraestructura que se estaba estructurando y que hoy conocemos como los proyectos de Cuarta Generación (4G).

La ANI se ocupó también de la aceleración en la ejecución de los proyectos en curso, definió una visión y estrategia clara de largo plazo con un sistema de metas y de seguimiento a la gestión; desarrolló sistemas y herramientas de información para hacer un seguimiento detallado y eficiente de los proyectos; y fortaleció la capacidad de la gestión contractual, incluyendo el aseguramiento de la calidad e idoneidad de los interventores.

Fue trabajo de la ANI también renegociar los contratos en ejecución para acelerar las obras y a su vez subsanar las irregularidades identificadas por la Contraloría General de la República y la propia entidad, con el acompañamiento de la Procuraduría General de la Nación.

Se adelantó el saneamiento, pago de deudas y cruces de cuentas con los concesionarios y se optimizó el uso de recursos para la atención de pasivos contingentes.

Surtido el arranque de la nueva agencia del Estado, vino uno de los principales retos que emprendió la ANI, definir un plan ambicioso de proyectos para modernizar la infraestructura vial, construyendo nuevas carreteras, puentes, viaductos y túneles necesarios para conectar más rápido las regiones, rehabilitando corredores viales, y garantizando su operación y mantenimiento en el largo plazo. Fue así como en Colombia se empezó a escuchar de las Autopistas de Cuarta Generación de Concesiones Viales (4G).

Para definir las vías de Cuarta Generación se contrató la estructuración integral del programa en seis grupos. Se invirtieron más de \$200 mil millones para evitar repetir las fallas de pasado, se desarrolló un nuevo esquema de contratación con incentivos mejor alineados y reglas de juego estandarizadas, y se hizo la promoción internacional de los proyectos buscando atraer desarrolladores internacionales con experiencia en la ejecución de concesiones y nuevas fuentes de financiación.

La ANI también asumió la responsabilidad que tenía la Aerocivil sobre los aeropuertos concesionados, donde se definieron las obras requeridas en los principales aeropuertos del país. Por otro lado, la ANI también es responsable de la aprobación y supervisión de las concesiones portuarias marítimas, que en Colombia están agrupadas en 9 zonas portuarias. Finalmente, se identificaron y contrataron las obras para generar condiciones de operación de la red férrea entre La Tebaida - Buenaventura, La Dorada - Chiriguana y Bogotá - Belencito.

CARRETERAS

La primera gran tarea de la ANI estuvo enfocada a la atención de los efectos ola invernal, donde junto al Fondo de Calamidades - Subcuenta Colombia Humanitaria, a través de las concesiones, se restableció la transitabilidad y la reha-

bilitación de la infraestructura más afectada. Allí se invirtieron cerca de \$85 mil millones en distintos puntos afectados de los siete principales corredores del país.

Actualmente, la ANI y el Fondo de Adaptación a través de los concesionarios ejecutan intervenciones en aproximadamente 57 puntos críticos y otras obras, por más de \$340 mil millones, con el fin de mejorar la infraestructura y adaptarla al cambio climático.

En cuanto a la inversión privada en carreteras se aceleró de \$2 billones en 2010, alcanzando los \$4,8 billones en el 2015. Se multiplicó el ritmo de construcción de dobles calzadas, de 60 kilómetros (Km) anuales a cerca de 240 Km en 2015.

Se construyeron 918.6 Km de doble calzada, 143.3 Km de calzada sencilla, 9 túneles, 188 puentes. Se mejoraron y rehabilitaron 1.585 Km de vía, y se ha mantenido, operado y administrado más de 5.200 Km de la red vial nacional.

Desde el 2012 se han aprobado 33 proyectos de concesión de carreteras. En el 2013, se adjudicaron dos concesiones para la rehabilitación y mantenimiento por tres años de las vías Buga – Loboguerrero y Zipaquirá – Palenque por un valor de inversión en obras de \$59.919 millones y \$295.798 millones, respectivamente.

Entre 2014 y 2016 se han adjudicado 19 proyectos por iniciativa pública que implican inversiones cercanas a los \$29 billones. En 2014 bajo el esquema de proyectos 4G se adicionó el proyecto Ocaña-Gamarra al contrato de Ruta del Sol 2 con inversión por \$1,2 billones.

Finalmente, desde el 2014 se han adjudicado 10 proyectos de iniciativa privada y uno se encuentra en proceso de contratación.

AEROPUERTOS

La ANI adelanta el programa de expansión en 16 aeropuertos concesionados y la pista del Aeropuerto El Dorado de Bogotá. Durante el periodo 2011 – 2015 se invirtieron aproximadamente \$1,6 billones y se acordaron inversiones adicionales por un valor cercano a \$2,2 billones.

Entre 2014 y 2016 la ANI adjudicó la modernización y ampliación del Aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla y tiene en estudio proyectos de iniciativa privada para obras de ampliación, modernización y explotación comercial de los aeropuertos de Cartagena, San Andrés, Yo-

pal, Cali e Ibagué, y centros logísticos para los aeropuertos de Barranquilla y Bogotá.

PUERTOS

En cuanto a la infraestructura portuaria, al cierre de 2015 se movilizaron 198.6 millones de toneladas de carga producto del tráfico portuario marítimo, superando la meta propuesta por el Gobierno Nacional de movilizar 170 millones de toneladas. Durante el periodo 2011-2014 finalizó el dragado de acceso a Buenaventura y Ciénaga.

La ANI tiene a su cargo 55 concesiones portuarias. Entre los últimos años se realizaron inversiones en zonas portuarias por más de USD\$2.200 millones. Entre 2016 y 2021 se espera que las terminales actuales inviertan cerca de USD\$276 millones anuales.

Finalmente, se encuentran en trámite 15 solicitudes de concesión que proponen inversiones cercanas a USD\$1.200 millones en las cuales se puede ampliar la capacidad portuaria en aproximadamente en 45 millones de toneladas anuales.

FÉRREO

Los principales logros en infraestructura férrea están en la construcción de la segunda línea férrea entre Chiriguaná y Santa Marta, la rehabilitación y mantenimiento de los 875 Km del corredor entre La Dorada - Chiriguaná y Bogotá-Belencito por una inversión aproximada de \$177 mil millones y habilitación de 380 Km en condiciones de operación en el corredor del Pacífico. 



Corredor Férreo Santa Marta - Chiriguaná

IMPACTO Y BENEFICIOS DE LAS AUTOPISTAS 4G

El Plan Nacional de Desarrollo 2014 - 2018 define el sector de infraestructura como estratégico para el crecimiento del país y, además, aportando sus objetivos de paz, equidad y educación.

De acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo, la construcción de obras civiles será uno de los sectores que más aporte al crecimiento económico entre 2014 - 2018.

El Plan de Desarrollo 2014 - 2018, considera que “desarrollar infraestructura moderna y servicios competitivos es el mecanismo más expedito en la reducción de costos de producción, para así posicionar productos colombianos en el exterior. También es la fórmula para incrementar el comercio interno y aprovechar las ventajas de la especialización regional. Así como por las carreteras, puertos, ferrovías y aeropuertos pasarán los productos y personas que traerán consigo más empleo e ingresos para los colombianos, por la infraestructura rural pasará el desarrollo, el crecimiento y la presencia del Estado que se requieren para cerrar las brechas regionales y consolidar la paz”.

Por otro lado, en el documento Conpes 3760 de 2013, el Gobierno declaró de importancia estratégica el programa 4G.

El Departamento Nacional de Planeación estima que durante el periodo de construcción la inversión del programa tendrá un efecto multiplicador que aumentará en 1.5% el Producto Interno Bruto (PIB) del país. En el largo plazo el efecto sobre el crecimiento del PIB potencial llevará a que pase de 4.6% a 5.0% y 5.3%.

Estas autopistas reducirán los tiempos de desplazamiento entre los centros productivos y los puertos en un 30% y disminuirán los costos de operación vehicular en un 20%.

Llevarán desarrollo y trabajo a 24 departamentos y permitirán reducir la tasa de desempleo durante la etapa de



Autopista Ibagué - Cajamarca

construcción en 1%. Según los cálculos de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), se estima que con los primeros 30 proyectos del programa se generarán hasta 118 mil nuevos empleos en el pico de construcción.

Por la reducción del tiempo de desplazamiento, se estiman beneficios económicos por \$8,3 billones en toda la duración del programa. Basados en esta reducción en tiempos de viaje y los costos variables de operación vehicular (gasolina, lubricantes, desgaste de llantas) se estima reducción de costos de operación vehicular por \$2,3 billones.

Por cuenta de los menores costos de operación vehicular y el menor consumo de combustibles fósiles, la emisión de CO₂ se reducirá. Las ganancias ambientales se estiman en aproximadamente \$15 billones con base en los precios internacionales de la tonelada de CO₂. 

ATENCIÓN A LA OLA INVERNAL

Las obras realizadas bajo la obligación, de fuerza mayor, han permitido mejorar el tránsito de diversos corredores.

Para la atención de la ola invernal que vivió el país entre 2010- 2011, el Gobierno Nacional destinó \$850.000 millones para dar solución a la crisis de varias vías en riesgo, muchas de ellas, que incluso, estaban temporalmente cerradas.

Fue el caso del corredor Cúcuta-Pamplona, en Norte de Santander, que con una longitud de 52 kilómetros (Km), permaneció cerrado durante diez meses para vehículos pesados. A la vía se le diagnosticaron 52 puntos críticos, de los cuales se adelantó la atención de 9 sitios, mediante convenio con Colombia Humanitaria, y de otros 36 sitios en convenio con el Fondo de Adaptación.

A la fecha se encuentran atendidos 45 sitios críticos de este corredor, el Fondo de Adaptación está atendiendo 4 sitios adicionales que estarán habilitados para octubre de 2016, debido a que las obras estuvieron supeditadas a la imposibilidad de cerrar completamente la carretera para los vehículos de categoría uno. El resto de los puntos críticos no ameritaban su intervención en el corto plazo.

En la vía a Siberia, otro de los corredores afectados, uno de los sitios críticos presentó un atraso en una de sus obras hidráulicas debido a que la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) dependía de una orden judicial

para la expropiación de un predio, sin embargo el 15 de abril de 2016 se realizó la entrega anticipada del predio en expropiación. Allí el Fondo de Adaptación en convenio con la ANI continuó con las intervenciones.

Y, finalmente, de las obras postuladas por la ola invernal de 2010 - 2011, se tiene prevista la entrega para el 30 de septiembre de 2017, de la variante conocida como La Paz, en Chinchiná, Caldas. El 31 de marzo de 2016 terminó la etapa de preconstrucción y el 01 de abril de 2016 se dio inicio a la etapa de construcción. La demora se dio debido a la obtención de autorización de intervención arqueológica por parte del Instituto Colombianos de Antropología e Historia (Icanh), ya que el proyecto se encuentra dentro de una zona con potencial arqueológico.

Actualmente, el proyecto se encuentra dentro del programa de “Seguimiento Integral a las Autorizaciones de Intervención Arqueológica y Planes de Manejo Arqueológico Autorizados por el Icanh”.

Las obras realizadas han permitido mejorar el tránsito de diversos corredores, que se vieron afectados con cierres parciales o totales y cuyos trabajos no están programados dentro de una estrategia de mejoramiento cercana. 



Cúcuta - Pamplona



Autopista Bogotá - Villeta

LA ORGANIZACIÓN Y EL TALENTO HUMANO

Una contratación transparente, capacitación dentro de la empresa y baja rotación de los empleados han convertido a la ANI en un lugar con prestigio para trabajar en él.

Desde que se creó la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), se estableció como política que todos sus colaboradores serían contratados después de pasar por un proceso de selección sin distinciones de ningún tipo.

Es así como desde entonces, en la vinculación del nuevo talento se ha tenido en cuenta que sus hojas de vida cumplan con los requisitos de ley y que su experiencia y estudios estén acordes con las funciones que van a desempeñar establecidas en el respectivo manual de funciones. Además, el candidato participa en una entrevista

individual y grupal, también presenta pruebas psicotécnicas, de valores y de personalidad. Desde hace 2 años, todos los interesados deben someterse voluntariamente a la prueba del polígrafo.

Estas variables se analizan en conjunto, se define si la persona interesada cumple con los estándares y si alcanza o no el perfil que busca la entidad.

Este proceso de competencias le ha permitido a la entidad ganar, entre otros factores, una buena reputación como un lugar atractivo para adelantar una carrera profesional y ha atraído a personal con deseos de permanecer en sus



respectivos empleos. A diciembre de 2015, la rotación de personal equivalía al 2% de los empleados. Cuando se libera una vacante, siempre se busca un reemplazo dentro de la entidad como primera opción.

Además de esto, se ha mejorado el nivel de estudios de quienes trabajan en la agencia. En este momento la mayoría de las personas tiene especialización o maestría y algunos son candidatos a doctores.

Como parte del proceso de contratación, las nuevas vacantes se publicitan en las páginas de empleo del país lo que ha contribuido a generar prestigio pues esta búsqueda ha hecho evidente que la agencia está interesada en contratar a los mejores profesionales de forma abierta al público.

En cuanto al clima de trabajo, la más reciente medición que tiene en cuenta todos los factores de desempleo y relaciones con los jefes, entre otros, arrojó un valor de 80% sobre 100%.

El promedio de edad de los empleados es de 40 años y se les han abierto las puertas a jóvenes estudiantes de diferentes universidades con el Programa Senderos, que le permiten realizar sus prácticas en la Agencia. En promedio, se cuenta con 8 o 10 practicantes quienes reciben un pago por su trabajo.

Para capacitar al personal se diseñó la Universidad de la ANI, la cual, sin ningún costo, ha ofrecido cursos sobre diferentes temas relacionados con las responsabilidades de la entidad como finanzas, pavimentos, concretos, túneles, seguros, entre otros temas. Los profesores de las capacita-



ciones son empleados de la Agencia expertos y especializados en las temáticas que se enseñan.

En este momento, la ANI cuenta con colaboradores integrales, capacitados y comprometidos con sus labores. Todo esto ha hecho posible que la calidad del trabajo de la ANI sea de muy alto nivel y que todo el procedimiento para planear, estudiar, adjudicar y seguirles el paso a los proyectos sea transparente y de muy alta calidad. 



ORGANIGRAMA



* El presente organigrama se ajustó para efectos del Informe de gestión 2011-2016. La versión oficial se encuentra publicada en la página web de la Entidad <http://www.ani.gov.co>

CONCESIONES VIALES



Convenciones

- Concesiones Viales Actuales ANI
- Programa Autopistas 4G
- Ciudades Capitales
- Municipios



ASÍ AVANZA LA INFRAESTRUCTURA VIAL CONCESIONADA EN COLOMBIA

Los proyectos de concesión vial conectarán al país con sus puertos y con sus fronteras, reducirán los tiempos y los costos de viaje y a futuro permitirán la comunicación con regiones apartadas.

El programa de Cuarta Generación de Concesiones Viales (4G) busca rehabilitar y construir cerca de 7.000 kilómetros (Km) de vías, de las cuales 1.400 son dobles calzadas, con una inversión cercana a los \$50 billones en cerca de 50 proyectos. A esto se suma la construcción de 141 túneles y 1.300 viaductos. Es el programa más ambicioso de inversión en la historia del país, una verdadera revolución que cambió radicalmente la manera como se estudian, adjudican, desarrollan y pagan los proyectos.

Estas autopistas buscan conectar en el menor tiempo posible las principales ciudades y centros productivos con los puertos ubicados en ambas costas y buscan reducir los tiempos de viaje en un 30% y los costos para el transportador en un 20%.

La adjudicación de estos proyectos se ha dividido en tres olas. En la primera se contrataron 10 proyectos; y en la segunda, 9. En la tercera ola ya se adjudicó 1 y otro está en licitación.

Estas autopistas de 4G se suman a las obras de carreteras de primera, segunda y tercera generación que están en marcha. La primera comprende 10 proyectos con una inversión cercana a los \$7,5 billones, se contrataron 326,92 Km de doble calzada y de estos se encuentran en operación más de 270 Km. La segunda generación comprende 1 proyecto con una longitud de 338, 82 Km.

La tercera abarca 13 proyectos, con una inversión cercana a los \$14,5 billones para un total de 3.153 Km. Se espera construir 1.871 Km de doble calzada. 



PROYECTOS CUARTA GENERACIÓN



Ola 1	NOMBRE DEL PROYECTO	Ola 2	NOMBRE DEL PROYECTO	Ola 3	NOMBRE DEL PROYECTO
1.1	Nó de Oro - Aguilera - Garzuna (Oficial No 6 del 14 de Marzo de 2014)	2.1	Puerto de Héro - Palmar de Varela y Careto - Cozo del Vico	3.1	APP GCA
1.2	Perrenial de Oriente de Casabianca	2.2	Transversal del Sogó	3.2	Chiquica - Villavieco
1.3	Girardot - Mondo - Puerto Salgar de la Prosperidad	2.3	Villavieco - Tunja	3.3	Cruz - Guajira
1.4	Cartagena - Barranquilla - Circunval	2.4	Santana - Mocoa - Nivia	3.4	Cambao - Manizales
1.5	Autopista Corredor Pacífico 3	2.5	Santander de Quilichao - Popayán	3.5	Antioquia Bolívar
1.6	Autopista Corredor Pacífico 2	2.6	Concepción Autopista al Mar 1	3.6	Nivia Girardot
1.7	Autopista Corredor Pacífico 1	2.7	Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó	3.7	Vía al Ten
1.8	Autopista al Río Magdalena 2	2.8	Barranquilla - Páez	3.8	Jercis Cañel
1.9	Autopistas Corredor Norte	2.9	Autopista al Mar 2	3.9	Vía al Puerto
1.10	Loboguerrero - Malalí			4.1	Acceso Mono
		Ola 3			
		1.1	Bucaramanga - Pamplona		
		3.2	Pamplona - Cúcuta		

ELABORADO: OFICINA DE COMUNICACIONES ASISTIDA POR INFORMACIÓN ANI

CONCESIONES PRIMERA GENERACIÓN

BOGOTÁ - SIBERIA - LA PUNTA - EL VINO - LA VEGA- VILLETA

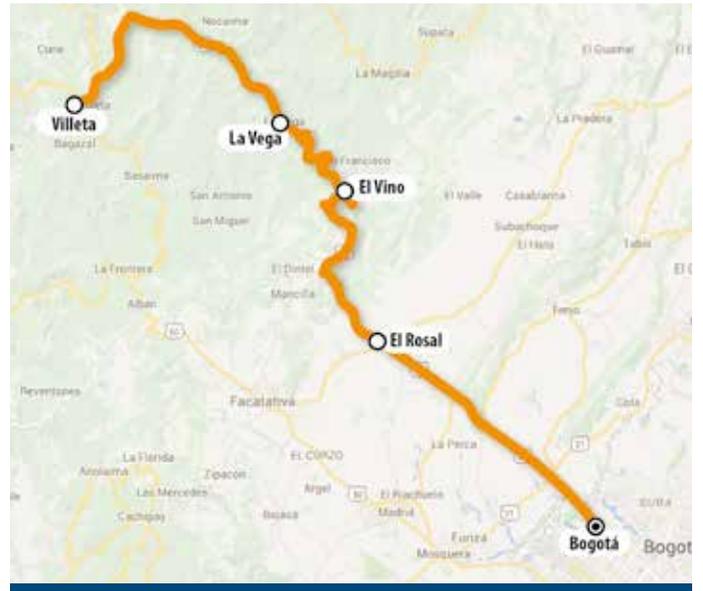
ORIGEN – DESTINO PROYECTO: Bogotá - Villeta

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto permite la conexión de la capital de la República con la Ruta del Sol, integrando los municipios del Occidente de Cundinamarca.

DATOS DEL PROYECTO:

- Fecha de Acta de Inicio: 24/08/1994
- Fecha de Terminación Estimada: Febrero de 2031
- Longitud del Proyecto: 81,63 km
- Túneles: 1
- Puentes: 24
- Km de mejoramiento: 81,63 Km
- Km de doble calzada: 81,63 Km
- Inversión: \$800.325 millones constantes de 2015

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Se terminó la totalidad de la doble calzada entre Bogotá y Villeta y se cons-



truyó un nuevo puente en la zona de El Cortijo, mejorando el nivel de servicio de la vía en la salida de Bogotá (Calle 80).

DESARROLLO VIAL DEL NORTE DE BOGOTÁ - DEVINORTE

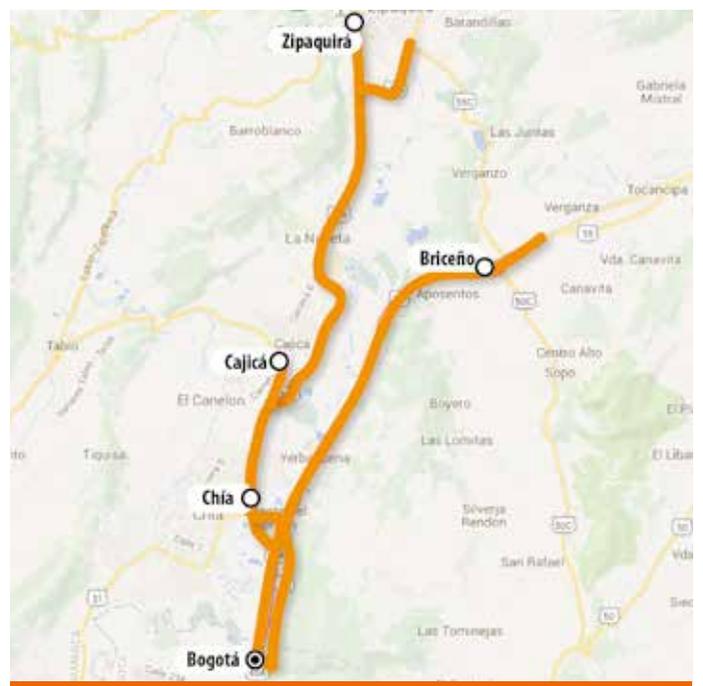
ORIGEN – DESTINO PROYECTO: Bogotá - Zipaquirá

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto busca comunicar a Bogotá con todas las poblaciones del norte de Cundinamarca (Chía, Cajicá, Tocancipá, Sopó). Es el acceso a Bogotá de los vehículos de carga que vienen desde Santander, Norte de Santander y Boyacá.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 09/12/1994
- Fecha de Terminación Estimada: Noviembre de 2017
- Longitud del Proyecto: 53,89 Km
- Puentes: 16
- Km de mejoramiento: 19,5 Km
- Km de doble calzada: 27,44 Km
- Inversión: \$490.969 millones constantes de 2015

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: La obra principal de 2015 fue la intersección T de Portachuelo.



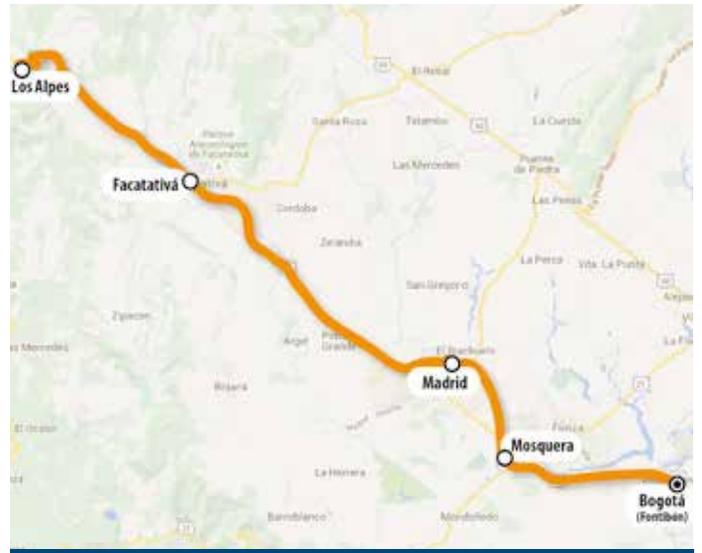
FONTIBÓN - FACATATIVÁ - LOS ALPES

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Fontibón - Los Alpes

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto es la comunicación de Bogotá con diferentes municipios del norte de Cundinamarca, tales como Mosquera, Funza, Madrid, Faca, Zipacón y Bojacá. Además se constituye como una vía alterna para la comunicación entre el centro y el norte del país.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 25/11/1995
- Fecha de Terminación Estimada: Marzo de 2024
- Longitud del Proyecto: 38,38 Km
- Puentes: 12
- Km de mejoramiento: 49,74 Km
- Km de doble calzada: 14,38 Km
- Km de segunda calzada: 11,94 Km
- Inversión: \$440.634 millones constantes de 2015



PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Reactivación de obras de la Fase II, cuyos principales trabajos que se encuentran en ejecución son la segunda calzada del peaje Corzo y Cartagenita y los enlaces de tres Esquinas - Bojacá y Mosquera - La Mesa.

BOGOTÁ-VILLAVICENCIO

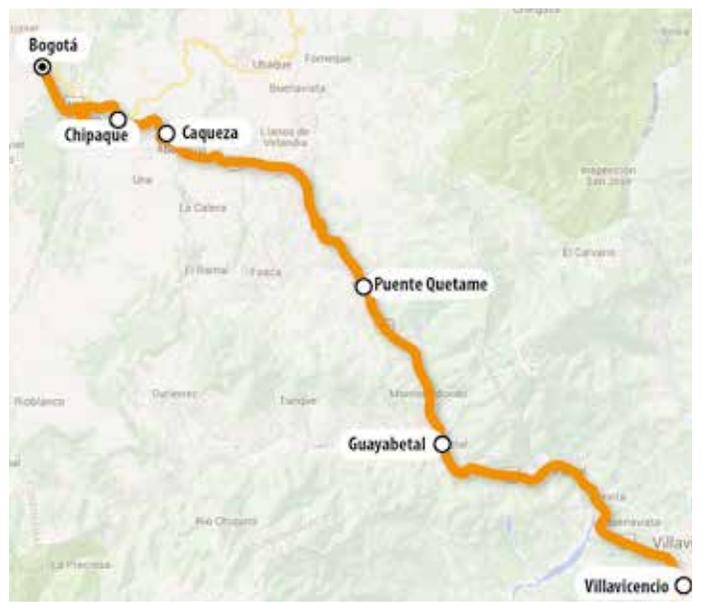
ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Bogotá - Villavicencio

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto conecta a la capital de la República con el oriente de Colombia y se convierte en el eje de conexión entre Bogotá y Villavicencio. También sirve como enlace entre los municipios de Guayabetal, Puente Quetame y Cáqueza.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 30/11/1994
- Fecha de Terminación Estimada: Agosto 2023
- Longitud del Proyecto: 85,6 Km
- Puentes: 42
- Túneles: 18 y 4 galerías de escape
- Km de mejoramiento: 24,8 Km
- Km de doble calzada: 28,9 Km (El Tablón y Chirajara)
- Inversión: \$2,3 billones constantes de 2015

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Entró en ope-



ración el sector comprendido entre Quebrada - Naranjal y Quebrada Seca y se activó el tramo Puente Quetáme - Quebradaseca - Naranjal.

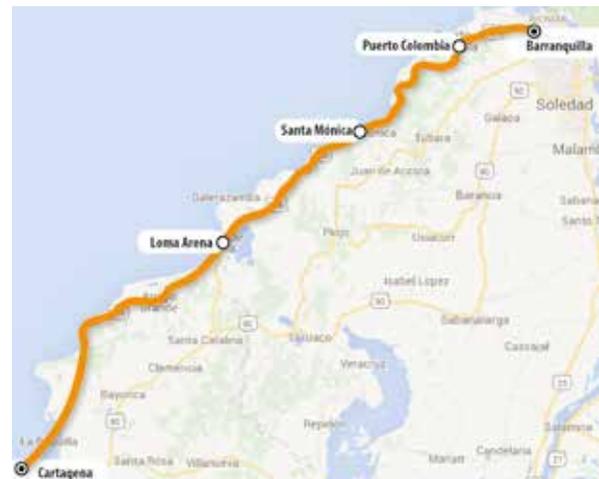
CARTAGENA – BARRANQUILLA

ORIGEN – DESTINO PROYECTO: Cartagena – Barranquilla

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto permite la conexión entre Cartagena y Barranquilla e incluye las obras del Anillo Vial de Crespo que mejoran la movilidad vehicular de la salida de Cartagena.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 8/09/1994
- Fecha de Terminación Estimada: Agosto de 2019
- Longitud del Proyecto: 93 Km
- Túneles: 1
- Puentes: 1
- Km de doble calzada: 22 Km
- Inversión: \$406.481 millones constantes de 2015



PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Puestas en servicio las obras del Sistema del Anillo Vial de Crespo y los 22 km de la doble calzada.

SANTA MARTA – RIOHACHA - PARAGUACHÓN

ORIGEN – DESTINO PROYECTO: Santa Marta – Paraguachón

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto conecta los departamentos del Magdalena y La Guajira entre Santa Marta, Riohacha, Maicao y Paraguachón.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 24/08/1994
- Fecha de Terminación Estimada: Julio de 2030
- Longitud del Proyecto: 285 Km
- Puentes: 1
- Km de mejoramiento: 459 Km
- Km de doble calzada: 2,5 Km
- Inversión: \$641.968 millones constantes de 2015



PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Entrada en operación de las obras de Maicao – Carraipia – Paradero, las estabilizaciones de los puntos críticos del sector de los Muchachitos y Río Piedras e intervención de los box Maluisa y Mamey.



Autopista Bogotá - Villavicencio

DESARROLLO VIAL DEL ORIENTE DE MEDELLÍN

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Caño Alegre - Medellín

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto permite la conexión del departamento de Antioquia y su capital Medellín con la Ruta del Sol y el centro del país.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 23/05/1996
- Fecha de Terminación Estimada: Diciembre de 2026
- Longitud del Proyecto: 297,1 Km
- Túneles: 2
- Km de mejoramiento: 297,1 Km
- Km de doble calzada: 60,4 Km



- Inversión: \$585.000 millones constantes de 2015

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Se construyó la doble calzada entre Marinilla y El Santuario, completando la doble calzada entre El Santuario y Medellín.

ARMENIA - PEREIRA- MANIZALES

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Manizales-La Paila

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Por este corredor se desplaza gran parte de la carga que entra y sale por el Puerto de Buenaventura hacia el interior de Colombia mediante el tramo Calarcá - La Paila, que conecta las tres capitales del denominado "Triángulo del Café": Armenia-Pereira-Manizales.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 16/06/1997
- Fecha de Terminación Estimada: Febrero de 2027
- Longitud del Proyecto: 189 Km
- Puentes: 94
- Túneles: 1
- Km de mejoramiento o rehabilitación 170,5 Km
- Km calzada sencilla: 63 Km
- Km de segundas calzadas: 63.7 Km
- Inversión: \$875.704 millones constantes de 2015



PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS:

A la fecha se han entregado el Viaducto Helicoidal, la intersección El Pollo, la variante Sur de Pereira, Circasia 1 ½ y la rehabilitación Calarcá- La Paila.



Autopista Armenia - Pereira - Manizales

CONCESIONES SEGUNDA GENERACIÓN

MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Santander de Quilichao
- Cali - Palmira - Buga - Loboquerrero

Aeropuerto de Palmira - Palmira - Buga - Loboquerrero

Aeropuerto de Palmira - Cali

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto permite la conexión del norte del departamento del Cauca con el departamento del Valle del Cauca, la construcción de segunda calzada en el tramo Mediacanoa - Loboquerrero mejora las condiciones de movilidad vial, en especial para el transporte de carga pesada hacia y desde el puerto de Buenaventura.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 05 de abril de 1999
- Fecha de Terminación Estimada: Marzo de 2054
- Longitud del Proyecto: 311 Km a partir del 01 de diciembre de 2015, por desafectación del Tramo 1 Popayán - Santander de Quilichao.
- Puentes: 82
- Km de mejoramiento: 250 Km
- Km de doble calzada: 54,2 Km
- Km de segunda calzada: 135 Km
- Inversión: \$1,9 billones constantes de 2015



PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Inicio de operación de 30 Km en doble calzada del tramo Mediacanoa - Loboquerrero, vía que conduce hacia el Puerto de Buenaventura, así como la intersección a desnivel en la entrada a la ciudad de Buga.



Autopista Buga - Buenaventura

CONCESIONES TERCERA GENERACIÓN

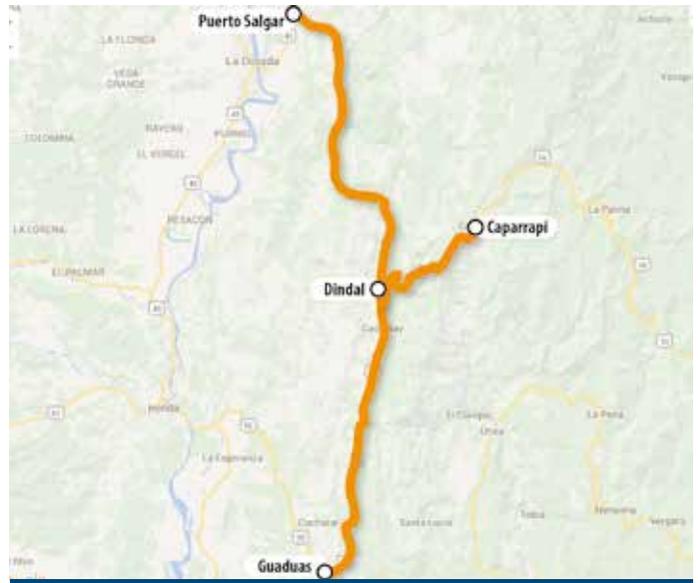
RUTA DEL SOL SECTOR 1

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Guaduas – Guadero - El Korán

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Corresponde al primer sector del proyecto Ruta del Sol, que contribuye con la conexión del interior del país con la Costa Atlántica.

DATOS DEL PROYECTO:

- Fecha de Acta de Inicio: 08/06/2010
- Fecha de Terminación Estimada: Enero de 2020
- Longitud del Proyecto: 61,3 Km
- Puentes: 71
- Túneles: 2
- Km de mejoramiento: 16,3 Km
- Km de doble calzada: 61,3 Km
- Calzada sencilla: 3,3 Km
- Inversión: \$1,95 billones constantes de 2015



PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Se construyó la nueva doble calzada entre Guaduas y la intersección El Korán, así como la variante Guaduas en calzada sencilla.

RUTA DEL SOL SECTOR 2

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Puerto Salgar (Cundinamarca) - San Roque (Cesar)

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Es el principal corredor del país, que integra los departamentos del centro de Colombia con la Costa Atlántica.

DATOS DEL PROYECTO:

- Fecha de Acta de Inicio: 07/06/2011
- Fecha de Terminación Estimada: Octubre de 2035
- Longitud del Proyecto: 576 Km
- Puentes: 163
- Km de mejoramiento: 481 Km
- Km de doble calzada: 576 Km
- Inversión: \$3,1 billones constantes de 2015

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Se entregó la doble calzada entre Puerto Salgar y Caño Alegre y la doble calzada entre San Alberto y La Mata en el Cesar.



RUTA DEL SOL SECTOR 3

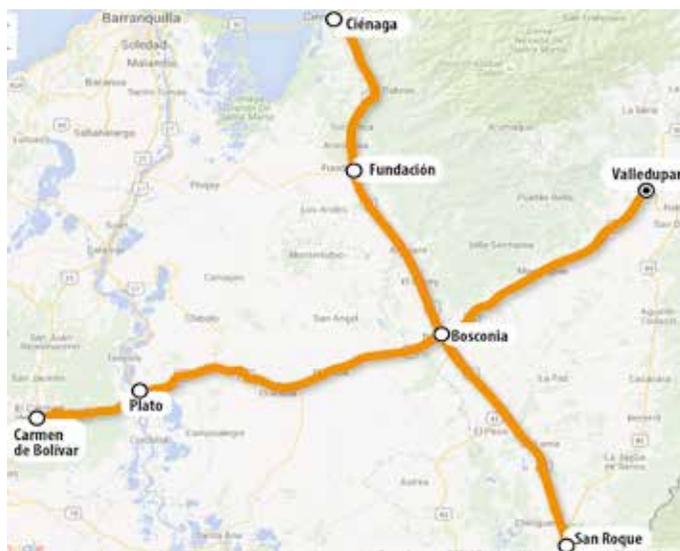
ORIGEN - DESTINO PROYECTO: San Roque – Bosconia – Ciénaga; Valledupar – Bosconia – Carmen de Bolívar

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Corresponde al tercer sector del proyecto Ruta del Sol, que contribuye con la conexión del interior del país con la Costa Atlántica.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 01/06/2011
- Fecha de Terminación Estimada: Mayo de 2036
- Longitud del Proyecto: 465 Km
- Puentes: 83
- Km de mejoramiento: 465 Km
- Km de segunda calzada: 465 Km
- Inversión: \$1,67 billones constantes de 2015

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Se entregó el



sector vial en segunda calzada y el mejoramiento de la calzada existente entre Bosconia y Cuatro Vientos.

RUTA CARIBE

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Cruz del Viso – Variante Mamonal Gambote, Gambote – Turbaco – Variante Cartagena, Cartagena – Bayunca – Sabanalarga – Barranquilla, Sabanalarga - Palmar de Varela – Sabanagrande - Barranquilla

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Mejora la infraestructura de transporte entre los departamentos de Bolívar y Atlántico y mejora las condiciones de comunicación entre el interior del país y la Región Caribe.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 22/02/2009
- Fecha de Terminación Estimada: Noviembre de 2020
- Longitud del Proyecto: 288,62 Km
- Puentes: 27
- Km de mejoramiento: 239,82 Km
- Km de doble calzada: 58 Km
- Km segunda calzada: 105 Km
- Inversión: \$1,19 billones constantes de 2015



PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Se entregó la segunda calzada de la variante Cartagena, la nueva doble calzada entre Sabanalarga y Palmar de Varela, la nueva variante en doble calzada Sabanagrande – Palmar de Varela, la intersección a desnivel variante Cartagena - Troncal de Occidente y la intersección a desnivel calle 30 en la entrada a Barranquilla.

EL PROYECTO **RUTA CARIBE** MEJORA SUSTANTACIALMENTE EL ACCESO A LA CIUDAD DE **BARRANQUILLA**, ENTRANDO POR **SOLEDAD (ATLÁNTICO)**

TRANSVERSAL DE LA AMÉRICAS

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Región de Urabá: Lomas Aisladas – Arboletes; Puerto Rey - Planeta Rica. Región Momposina: Santa Ana – La Gloria a La Bodega – Mompox – Guamal – El Banco. Región La Mojana Sucreña: San Marcos – Achí – Guaranda. Sur de Bolívar: Yondó - Simití

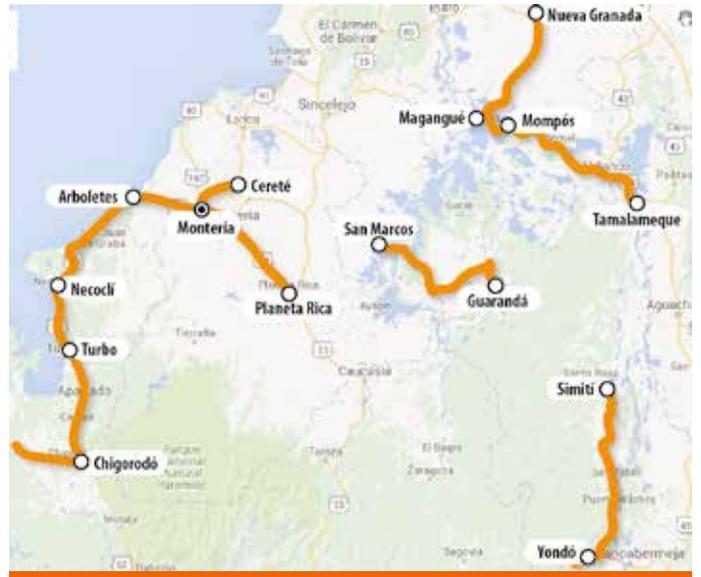
CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA:

Este proyecto busca la conectividad de las poblaciones del corredor vial del Caribe y la región de Urabá.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 31/05/2011
- Fecha de Terminación Estimada: Julio de 2017
- Longitud del Proyecto: 675.2 Km
- Puentes: 1
- Km de mejoramiento: 458.7 Km
- Km de calzada sencilla: 177.8 Km
- Km de doble calzada: 38.8 Km
- Inversión: \$1,61 billones constantes de 2015

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Desde el año 2013, el Concesionario ha realizado los trabajos correspon-



dientes a: Zona de Urabá (Lomas Aisladas – El Tigre, Turbo – Necoclí – San Juan de Urabá – Arboletes – Puerto Rey – Montería – Planeta Rica) de la Zona de Mompox (Santa Ana - La Gloria; Talauqua Nuevo (incluido el puente Talauqua); La Bodega – Mompox- Guamal – El Banco.) De la zona de la Mojana Sucreña (San Marcos – Majagual – Achí – Guaranda).

CÓRDOBA - SUCRE

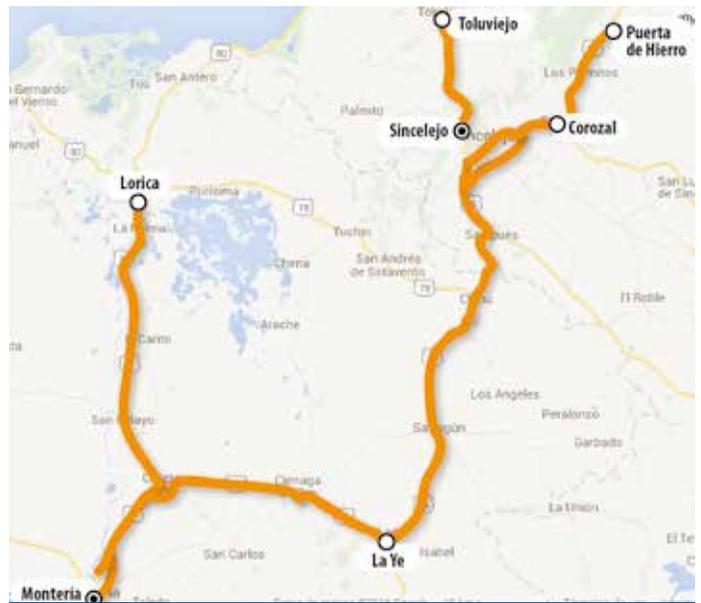
ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Montería - Cereté - Lórica, Cereté - Ciénaga de Oro – Sampués - Sincelejo - Toluvié y Puerta de Hierro – Cruz del Viso

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Se mejora la infraestructura de transporte que soporta los principales flujos de intercambio comercial entre los departamentos de Córdoba y Sucre.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 01/11/2007
- Fecha de Terminación Estimada: Junio de 2024
- Longitud del Proyecto: 264 Km
- Puentes: 17
- Kms de mejoramiento: 264 Km
- Km de doble calzada: 6,7 Km
- Km segunda calzada: 85 Km
- Inversión: \$1,10 billones constantes de 2015

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Paralela a la Circunvalar de Montería, Variante Oriental de Sincelejo,



intersección T del aeropuerto, segunda calzada La Yé - Sahagún, intersección el Maizal, rehabilitación Puerta del Hierro y Cruz del Viso, segunda calzada T del aeropuerto - Ciénaga de Oro.

GIRARDOT- IBAGUÉ -CAJAMARCA

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Girardot - Cajamarca

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este corredor hace parte de la conexión de la ruta Bogotá - Buenaventura y conecta al centro del país con la Costa Pacífica.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 21/12/2007
- Fecha de Terminación Estimada: Diciembre de 2021
- Longitud del Proyecto: 146,7 Km
- Puentes: 13
- Túneles: 1
- Km de mejoramiento: 83 Km
- Km de doble calzada: 51,29 Km (El Tablón y Chirajara)
- Inversión: \$721.912 millones constantes de 2015



PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Inicio de operación del túnel y el viaducto de Gualanday y se firmó el acta de inicio para la segunda calzada entre Chicoral y Gualanday.

PEREIRA - LA VICTORIA

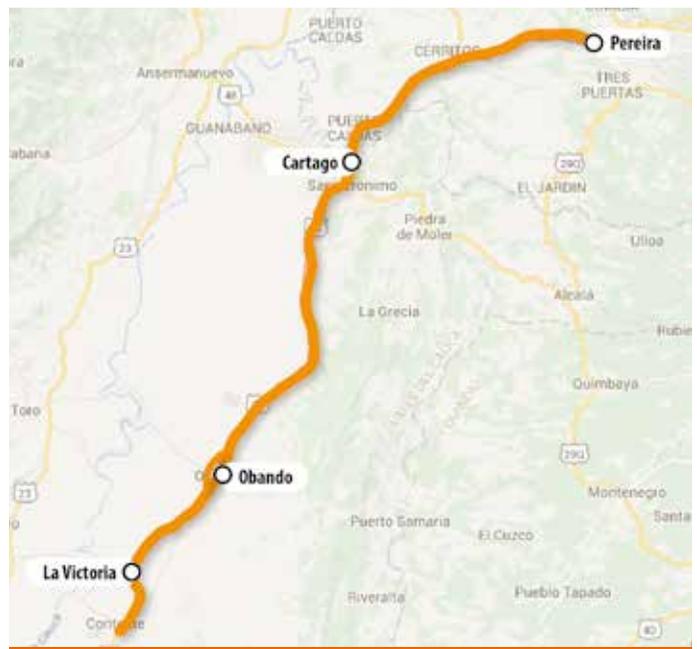
ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Pereira - La Victoria

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Permite la conexión entre el Eje Cafetero y el Valle del Cauca, integrando el tráfico proveniente de Medellín con la capital de Risaralda y la vía hacia el Puerto de Buenaventura.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 28/05/2005
- Fecha de Terminación Estimada: Septiembre de 2019
- Longitud del Proyecto: 54,4 Km
- Km de mejoramiento: 54,4 Km
- Km de doble calzada: 54,4 Km
- Inversión: \$323.425 millones constantes de 2015

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Se entregó la totalidad de la doble calzada entre Pereira y La Virginia.



Autopista Pereira - La Victoria

BRICEÑO - TUNJA - SOGAMOSO

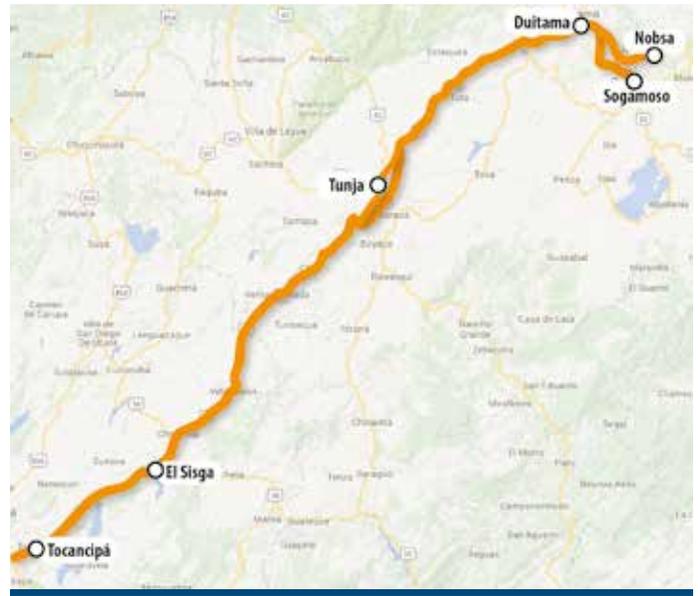
ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Briceño - Sogamoso

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Es un proyecto que permite la conexión de la capital de la República con la ciudad de Tunja y la zona industrial del departamento de Boyacá, garantizando su conectividad en doble calzada.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 23/09/2002
- Fecha de Terminación Estimada: Enero de 2033
- Longitud del Proyecto: 206 Km
- Puentes: 33
- Km de mejoramiento: 181 Km
- Km de doble calzada: 21,5 Km
- Km segunda calzada: 147,56 Km
- Inversión: \$1,07 billones constantes de 2015

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Se puso en opera-



ción la variante en doble calzada nueva de Tocancipá, el par vial de Gachancipá y en el sector denominado paso urbano de Paipa.

ÁREA METROPOLITANA DE CÚCUTA Y NORTE DE SANTANDER

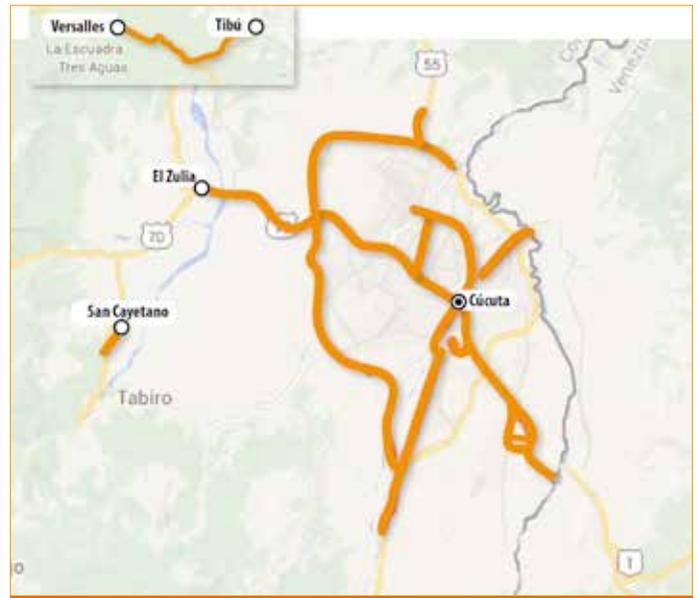
ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Área Metropolitana de Cúcuta

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto conecta la frontera con Venezuela y diferentes corredores viales de Colombia que van hacia la Costa Norte.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 07/11/2007
- Fecha de Terminación Estimada: Septiembre de 2026
- Longitud del Proyecto: 76,41 Km
- Puentes: 9
- Km de mejoramiento: 24,56 Km
- Km de doble calzada: 1,6 Km
- Inversión: \$236.183 millones constantes de 2015

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Entrada en ope-



ración de la segunda calzada entre Cúcuta y el Peaje Acacios y la construcción del puente sobre el río Pamplonita.

LA CONCESIÓN DEL **ÁREA METROPOLITANA DE CÚCUTA** ESTÁ TRABAJANDO TAMBIÉN EN LA REPOTENCIACIÓN DEL **PUENTE MARIANO OSPINA PÉREZ** QUE UNE A **CÚCUTA CON EL MUNICIPIO DE EL ZULIA**

ZIPAQUIRÁ - PALENQUE

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Zipaquirá - Palenque

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto conecta al centro y el norte del país y los departamentos del nororiente de Colombia, tales como Santander, Norte de Santander y Boyacá con Cundinamarca.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 01/01/2014
- Fecha de Terminación Estimada: Diciembre de 2016
- Longitud del Proyecto: 370 Km
- Km de mejoramiento: 370 Km
- Inversión: \$208.366 millones constantes de 2015

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Intervención de 36 puntos críticos ubicados entre Puente Otero y Oiba



(Santander), 6 puentes peatonales (4 en Cundinamarca, 2 en Piedecuesta). Se rehabilitó 370 Km entre Zipaquirá y Bucaramanga.

CONCESIONES CUARTA GENERACIÓN PRIMERA OLA

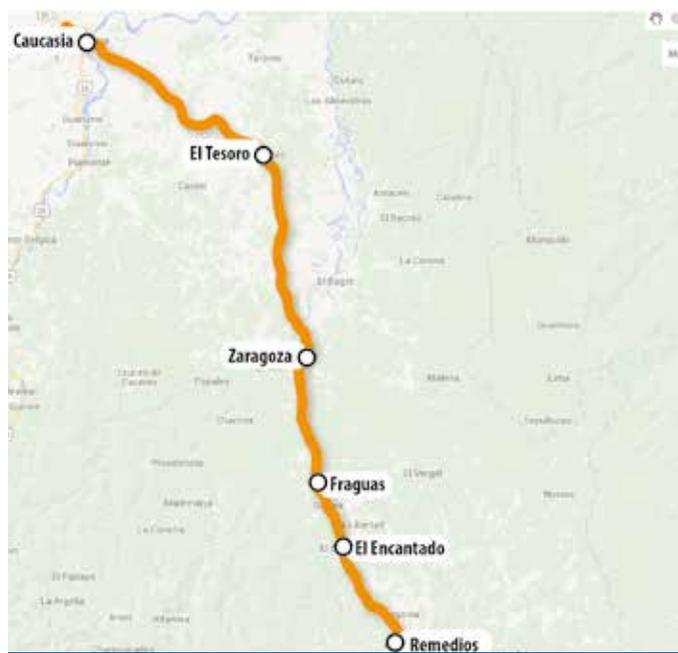
AUTOPISTA CONEXIÓN NORTE

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Remedios - Zaragoza - Caucasia

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto comunica la Costa Caribe con el interior del país y se integra con el proyecto Autopista Río Magdalena 2, capturando el tráfico de la Ruta del Sol.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 05/02/2015
- Fecha de Terminación Estimada: Febrero 2040
- Longitud del Proyecto: 145 Km
- Puentes: 34
- Km de mejoramiento: 82 Km
- Km de construcción calzada sencilla: 63 Km
- Inversión: \$1,25 billones constantes de 2015



PACÍFICOS

Con la cadena de proyectos Pacífico 1, 2 y 3 se facilita el comercio exterior desde y hacia el eje cafetero y Medellín. Actualmente, el tiempo de recorrido en un camión, desde Medellín hacia Buenaventura tarda 15 horas, cuando finalicen las obras será de 10 horas. Estos proyectos conectan los centros de insumos y producción del

Magdalena, Atlántico, Bolívar, Córdoba, Sucre y Antioquia, con la Zona Cafetera, Valle del Cauca y el Pacífico. Además, Medellín y el Eje Cafetero tendrán una nueva alternativa para salir más rápidamente a los puertos de Buenaventura. En el pico máximo de construcción aproximadamente se generarán 5.906 empleos.

PACÍFICO 1

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Ancón Sur (municipio La Estrella) - Bolombolo

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto está orientado a consolidar la red vial nacional, conectando los centros de producción y consumo nacionales con los principales puertos del país, al igual que enlazar el Eje Cafetero con el interior de Colombia, pasando por el departamento de Antioquia.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 11/11/2014
- Fecha de Terminación Estimada: Noviembre de 2040
- Longitud del Proyecto: 50,2 Km
- Puentes: 49
- Túneles: 2
- Inversión: \$2,17 billones constantes de 2015



Conexión Pacífico 2 - La Pintada - Primavera

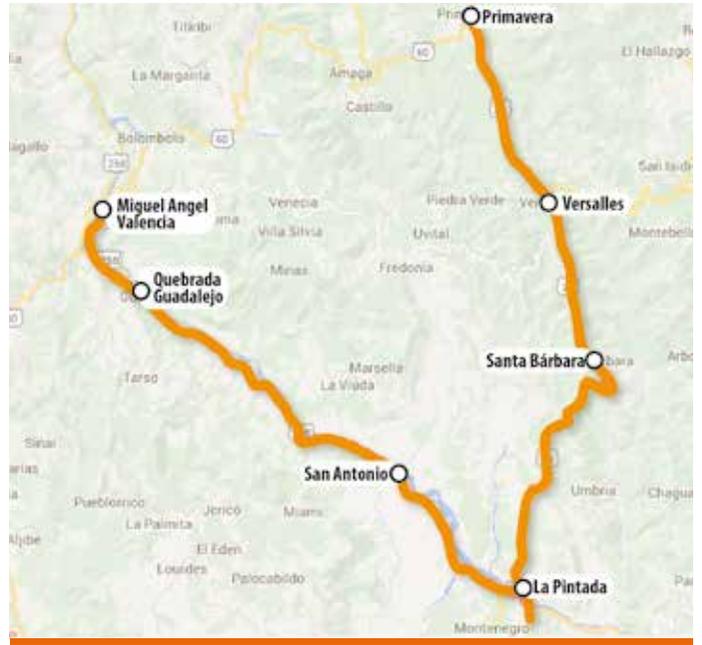
PACÍFICO 2

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Bolombolo - La Pintada - Primavera

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto, que está enmarcado dentro de las Autopistas para la Prosperidad, mejora la conectividad del departamento de Antioquia con Bogotá, con la región del Magdalena Medio, con la concesión Ruta del Sol, con la Costa Atlántica, con el Urabá antioqueño y con los departamentos que conforman el Eje Cafetero.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 11/11/2014
- Fecha de Terminación Estimada: Noviembre de 2039
- Longitud del Proyecto: 97.78 Km
- Puentes: 56
- Túneles: 1 (Doble Tubo); 2.48 Km
- Km de rehabilitación: 54 Km



- Km de doble calzada: 41.30 Km
- Inversión: \$1,25 billones constantes de 2015

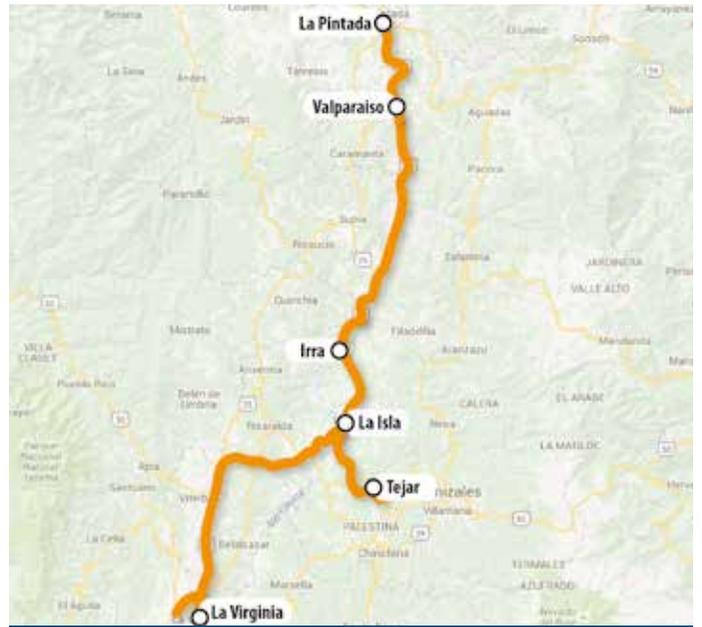
PACÍFICO 3

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Pereira - La Pintada y La Manuela - La Pintada

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: La Autopista Conexión Pacífico 3 está enmarcada en el proyecto de las Autopistas para la Prosperidad, y mejora la conectividad del departamento de Antioquia con Bogotá, con la región del Magdalena Medio, la concesión Ruta del Sol, la Costa Atlántica, el Urabá antioqueño y los departamentos que conforman el Eje Cafetero.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha Acta de Inicio: 4 de noviembre de 2014.
- Fecha Terminación estimada: 2039
- Longitud del proyecto: 146 Km
- Puentes: 54
- Túneles: 2
- Longitud mejoramiento: 118 Km



- Longitud de doble calzada: 7 Km
- Inversión: \$1,71 billones constantes de 2015

CON LOS PROYECTOS **PACÍFICO 1, 2 Y 3,**
LA CONECTIVIDAD DE **ANTIOQUIA Y EL EJE CAFETERO** DINAMIZARÁ
LA ECONOMÍA NACIONAL Y FORTALECERÁ EL COMERCIO EXTERIOR.

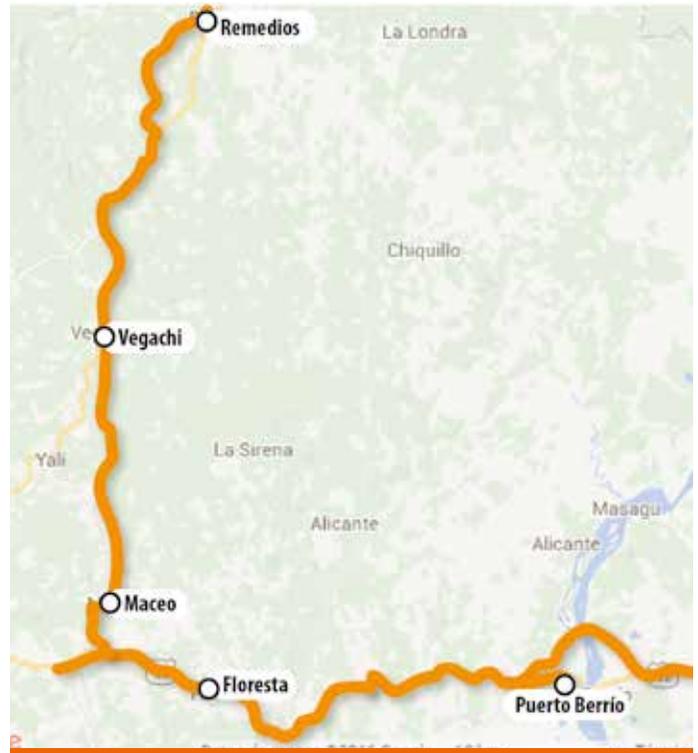
AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Conexión Ruta del Sol 2 - Alto Dolores - Remedios

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Esta concesión está enmarcada en el proyecto de las Autopistas para la Prosperidad y mejora la conectividad del departamento de Antioquia con Bogotá, con la región del Magdalena Medio, la Costa Atlántica, el Urabá antioqueño y los departamentos que conforman el Eje Cafetero.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 13/03/2015
- Fecha de Terminación Estimada: Marzo de 2039
- Longitud del Proyecto: 144 Km
- Puentes: 44
- Km de mejoramiento: 10 Km
- Km de rehabilitación: 47 Km
- Km calzada sencilla: 87 Km
- Inversión: \$1.48 billones constantes de 2015



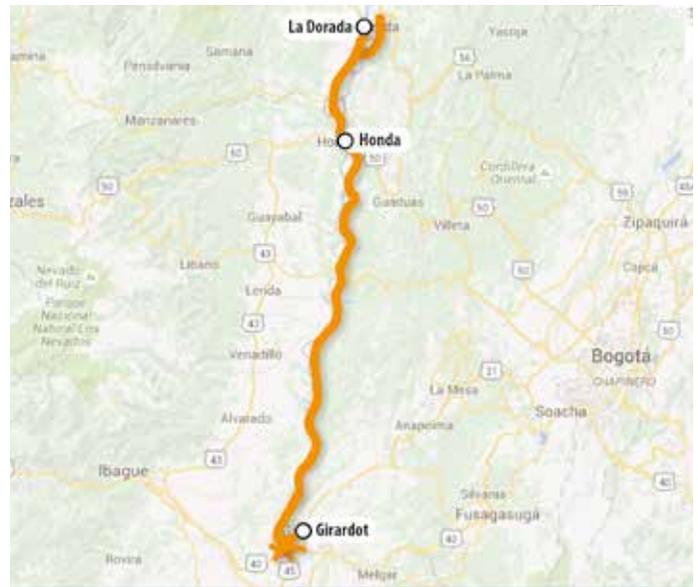
GIRARDOT - HONDA - PUERTO SALGAR

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Girardot – Puerto Salgar

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Conecta el sur con el norte del país. permite integrar a Honda con el Korán, sin tener que pasar por el puente actual de Puerto Salgar.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 04/11/2014
- Fecha de Terminación Estimada: Noviembre de 2039
- Longitud del Proyecto: 190 Km
- Puentes: 2
- Km de mejoramiento: 190 Km
- Km de doble calzada: 5,2 Km
- Inversión: \$1,16 billones constantes de 2015



EL PROYECTO **GIRARDOT - HONDA - PUERTO SALGAR** ES VITAL PARA LA CONEXIÓN DEL CENTRO DEL PAÍS CON LOS **TRES SECTORES QUE INTEGRAN LA RUTA DEL SOL**

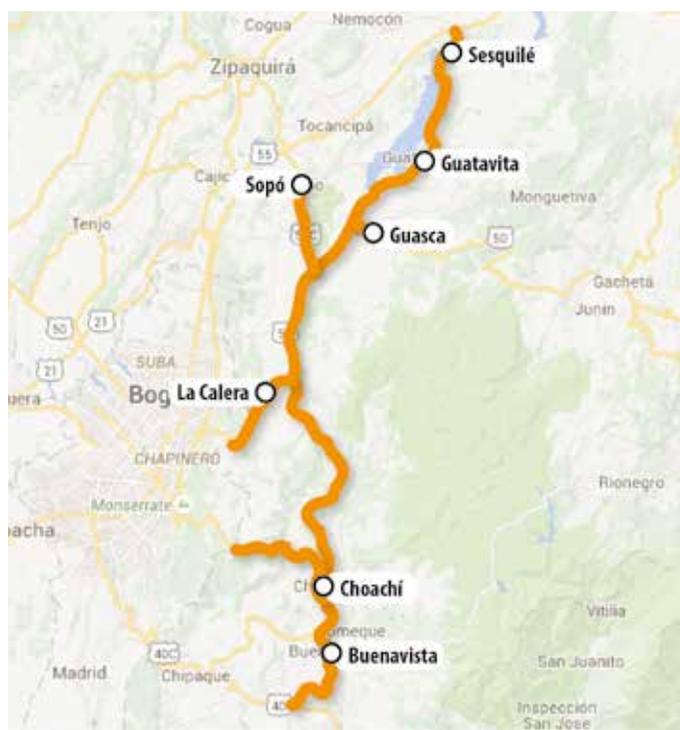
PERIMETRAL DE ORIENTE DE CUNDINAMARCA

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Cáqueza - Sesquilé;
Cáqueza - La Calera - Sopó

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este corredor permite conectar el norte del país con Villavicencio y los Llanos Orientales, integrando los municipios de Guatavita - Guasca - Choachí y Cáqueza.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 19/12/2014
- Fecha de Terminación Estimada: Diciembre de 2039
- Longitud del Proyecto: 153 Km
- Puentes: 8
- Km de mejoramiento: 148 Km
- Inversión: \$1,29 billones constantes de 2015



RÍO DE ORO - AGUACLARA - GAMARRA

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Río de Oro – Aguacalara – Gamarra – Adición a Ruta del Sol II

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este corredor une a Gamarra, puerto sobre el río Magdalena, con Ocaña. A su vez, da acceso a estas dos poblaciones al proyecto Ruta del Sol, que las comunica con la Costa Atlántica y Bogotá.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 10/11/2014
- Fecha de Terminación Estimada: Diciembre de 2035
- Longitud del Proyecto: 80 Km
- Puentes: 13



- Km de mejoramiento o rehabilitación: 60 Km
- Inversión: \$1.38 billones constantes de 2015

EL CORREDOR RÍO DE ORO - AGUACLARA - GAMARRA
FUE UNO DE LOS PRIMEROS PROYECTOS QUE CONTRATÓ
LA ANI DENTRO DEL PROGRAMA
AUTOPISTAS DE CUARTA GENERACIÓN (4G),
QUE FUE ADICIONADO A LA RUTA DEL SOL SECTOR 2

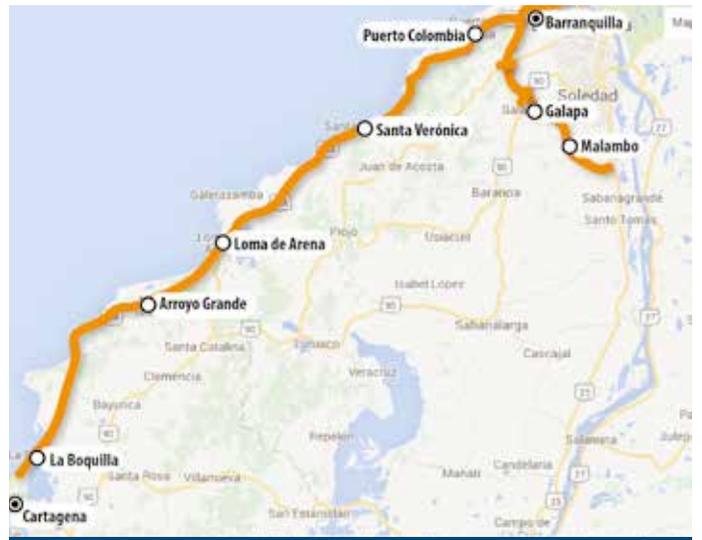
CARTAGENA - BARRANQUILLA Y CIRCUNVALAR DE LA PROSPERIDAD

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Cartagena- Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto mejora la conexión vial entre las ciudades de Cartagena y Barranquilla, permitiendo agilidad en el flujo de turistas entre ambas capitales.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 04/11/2014
- Fecha de Terminación Estimada: Noviembre de 2039
- Longitud del Proyecto: 146.6 Km
- Viaducto: 1
- Km de mejoramiento: 12 Km



- Km de doble calzada: 36.7 Km
- Inversión: \$1,4 billones constantes de 2015

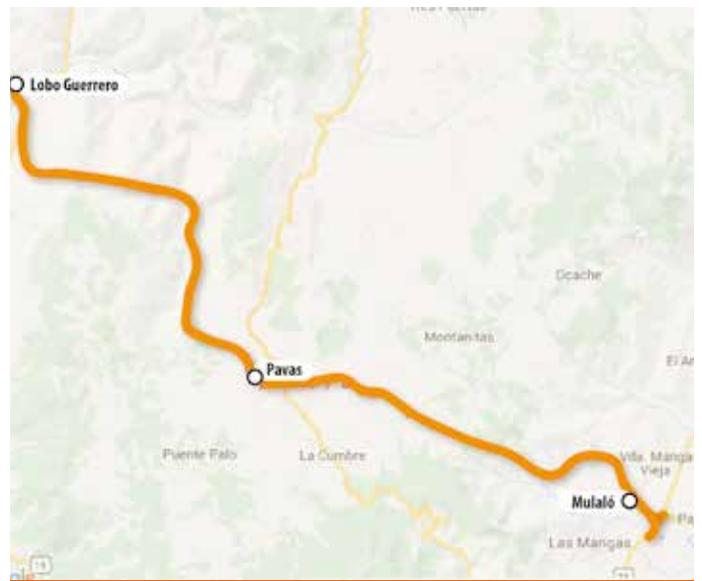
MULALÓ - LOBOGUERRERO

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Mulaló - Loboguerrero

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto conecta los centros de producción del sur del país con los Puertos de Buenaventura, reduciendo distancias y costos de operación.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 17/03/2015
- Fecha de Terminación Estimada: Septiembre de 2046
- Longitud del Proyecto: 31,8 Km
- Puentes: 46
- Túneles: 5
- Km de doble calzada: 4,1 Km
- Inversión: Aproximado \$1,35 billones constantes de 2015



Construcción de la Circunvalar de la Prosperidad. Cartagena - Barranquilla

CONCESIONES CUARTA GENERACIÓN SEGUNDA OLA

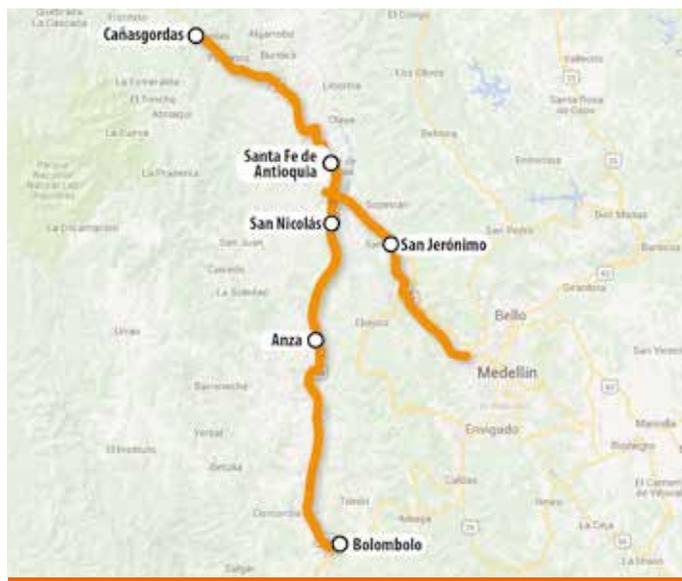
AUTOPISTA AL MAR 1

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Medellín - Santa Fe de Antioquia - Cañasgordas - Santa Fe de Antioquia - Bolombolo

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Con este proyecto Medellín y el Eje Cafetero tendrán una nueva alternativa para salir más rápidamente hacia el mar Caribe y los puertos del Urabá.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 15/10/2015
- Fecha de Terminación Estimada: Octubre de 2040
- Longitud del Proyecto: 176 Km
- Puentes: 39
- Túneles: 1
- Km de mejoramiento: 33 Km
- Km de segundas calzadas: 38 Km



- Km de rehabilitación: 91 Km
- Inversión: \$1,64 billones constantes de 2015

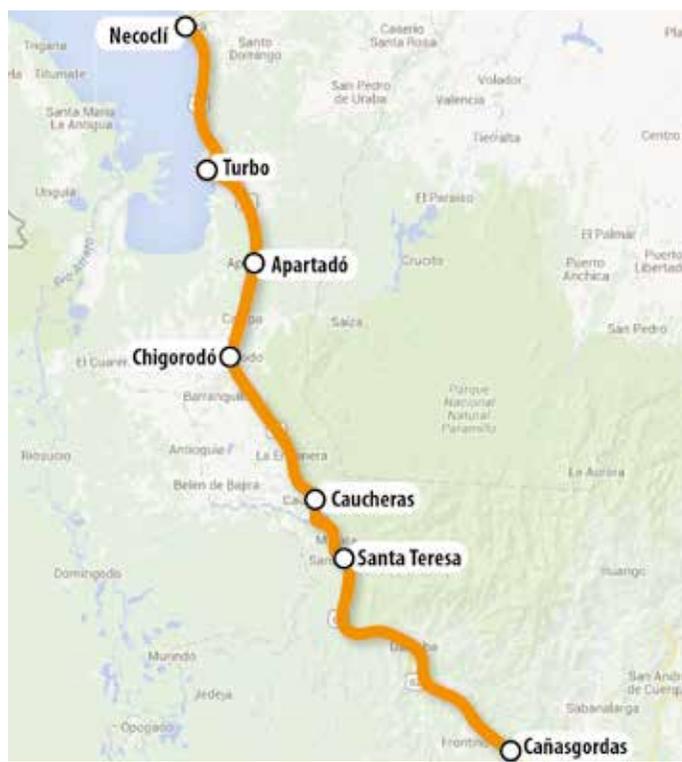
AUTOPISTA AL MAR 2

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Cañasgordas - El Tigre - Necoclí

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto permitirá tener una mejor conexión al Mar Caribe y los puertos de Urabá, reduciendo tiempos de desplazamiento.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 12/01/2016
- Fecha de Terminación Estimada: Enero de 2041
- Longitud aproximada del Proyecto: 254 Km
- Túneles: 12
- Puentes: 59
- Km de mejoramiento: 34 Km
- Km de calzada sencilla: 17,7 Km
- Km de rehabilitación: 93,2 Km
- Km Operación y/o Mantenimiento: 109 Km
- Inversión: \$1,67 billones constantes de 2015



VILLAVICENCIO - YOPAL

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Villavicencio - Yopal

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Mejora la conectividad en los Llanos Orientales, integrando los departamentos del Meta y del Casanare. Es un corredor de transporte de hidrocarburos.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 08/09/2015
- Fecha de Terminación Estimada: Septiembre de 2040
- Longitud del Proyecto: 262 Km
- Puentes: 83 (reforzamiento)
- Km de mejoramiento: 261 Km
- Km de doble calzada: 42,72 Km
- Km calzada sencilla: 5,42 Km
- Inversión: \$2,17 billones constantes de 2015



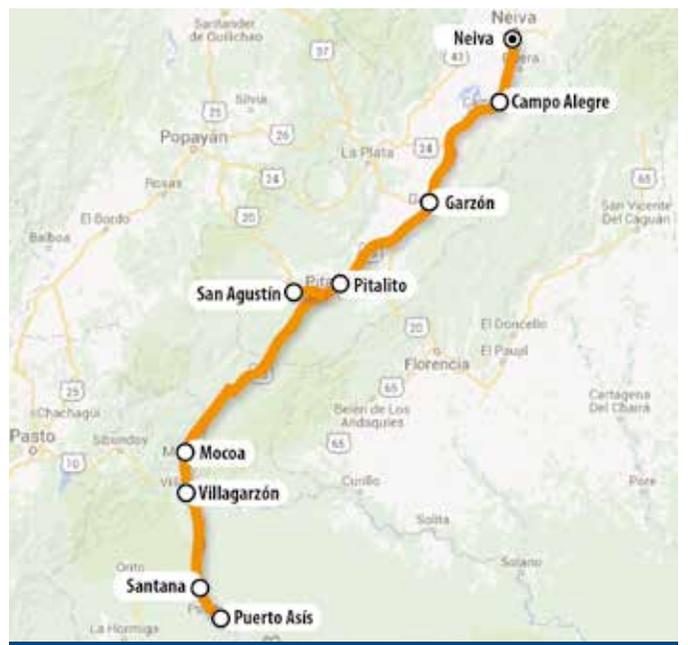
SANTANA - MOCOA - NEIVA

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Neiva - Puerto Asís

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto se constituye en un corredor fundamental de movilización de pasajeros y carga desde Ecuador y el sur de Colombia, hacia el centro del país y la Costa Caribe, integrando los departamentos de Huila, Cauca y Putumayo.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 23/09/2015
- Fecha de Terminación Estimada: Septiembre de 2040
- Longitud del Proyecto: 447.0 Km
- Puentes: 54
- Km de mejoramiento: 18,2 Km
- Km de doble calzada: 21,9 Km
- Inversión: \$1,66 billones constantes de 2015



LAS AUTOPISTAS DE CUARTA GENERACIÓN (4G)

ESTÁN CAMBIANDO LA FORMA EN QUE SE CONECTA COLOMBIA

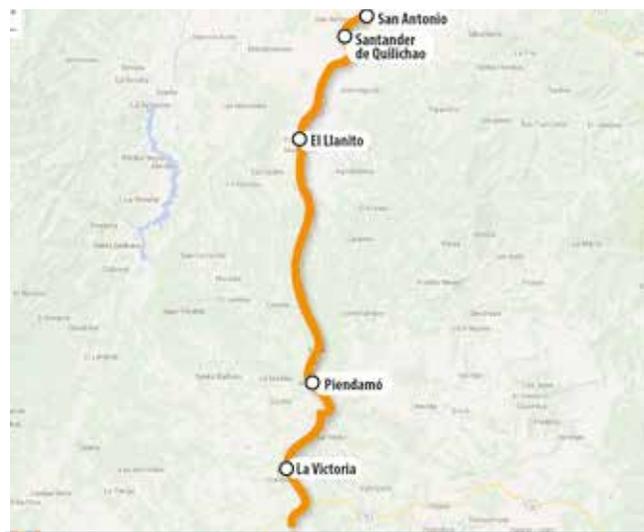
POPAYÁN - SANTANDER DE QUILICHAO

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Popayán - Santander de Quilichao

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto facilita la conexión entre el Puerto de Buenaventura con el Ecuador.

DATOS DEL PROYECTOS

- Fecha de Acta de Inicio: 23/09/2015
- Fecha de Terminación Estimada: Septiembre de 2040
- Longitud del Proyecto: 77 Km
- Km de mejoramiento: 77 Km
- Inversión: \$1,31 billones constantes de 2015



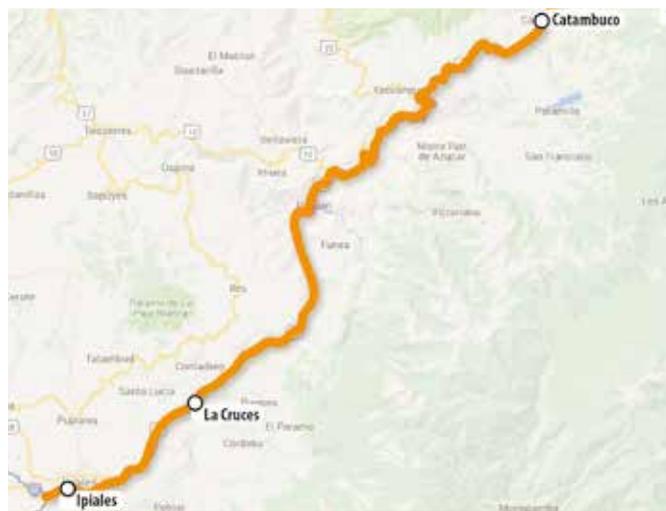
PASTO - RUMICHACA

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Rumichaca - Pasto

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto mejora la conectividad desde el Ecuador y el sur de Colombia

DATOS DEL PROYECTOS

- Fecha de Acta de Inicio: 27/10/2015
- Fecha de Terminación Estimada: Octubre de 2040
- Longitud del Proyecto: 79,67 Km
- Puentes: 17 estimados
- Km de mejoramiento: 79,67 Km
- Km de doble calzada: 73,77 Km
- Inversión: \$1,8 billones constantes de 2015



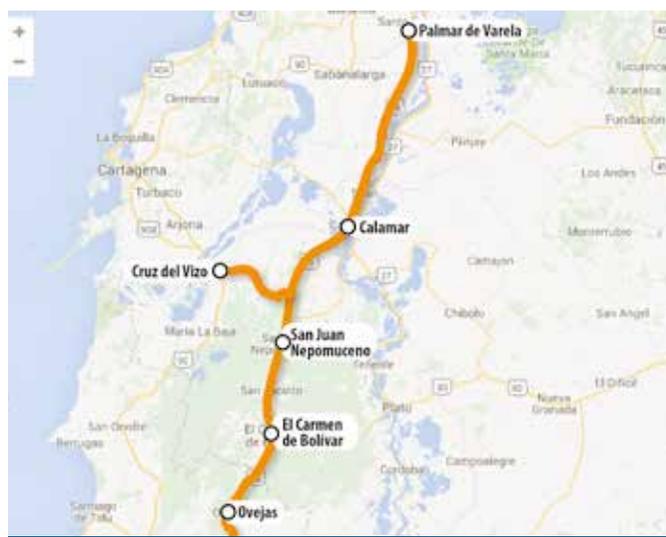
PUERTA DE HIERRO - CRUZ DEL VISO

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Puerta de Hierro-Palmar de Varela y Carreto-Cruz del Viso

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto mejora la conexión del interior del país con los puertos de Cartagena y Barranquilla. Así mismo, conecta los departamentos de Córdoba, Sucre, Bolívar y Atlántico.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 19/08/2015
- Fecha de Terminación Estimada: Agosto de 2040
- Longitud del Proyecto: 196 Km
- Km de mejoramiento: 196 Km



TRANSVERSAL DEL SISGA

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Sisga y Aguacalara

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA:

Este proyecto es la conexión alterna entre el centro de Colombia y los Llanos Orientales, beneficiando a los municipios de Machetá, Guateque, Santa María y San Luis de Gaceno.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 28/08/2015
- Fecha de Terminación Estimada: Agosto de 2044
- Longitud del Proyecto: 137 Km
- Puentes: 38 (reforzamiento)
- Túneles: 15 (reperfilar)



- Km de rehabilitación: 137 Km
- Inversión: \$556.348 millones constantes de 2015

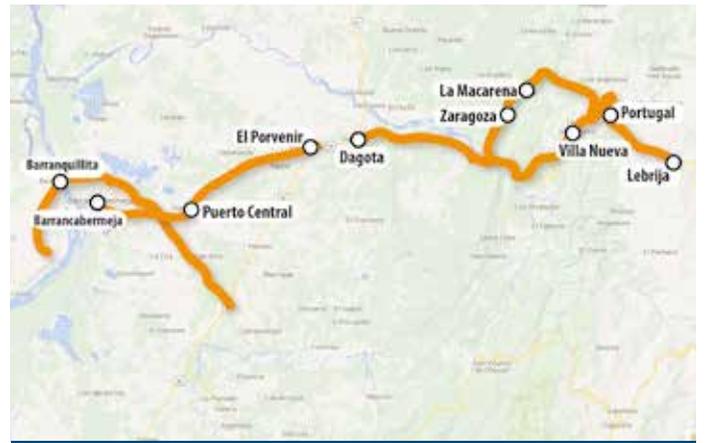
BUCARAMANGA - BARRANCABERMEJA - YONDÓ

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Bucaramanga - Yondó

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este corredor vial brinda una conectividad transversal entre los departamentos de Santander y Antioquia, especialmente con el centro petrolero de Barrancabermeja y el transporte marítimo del río Magdalena.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 13/10/2015
- Fecha de Terminación Estimada: Octubre de 2040
- Longitud del Proyecto: 152 Km
- Túneles: 2
- Puentes: 22



- Km de mejoramiento: 49,8 Km
- Km de doble calzada: 57,4 Km
- Inversión: \$1,86 billones constantes de 2015



Puente Guillermo Gaviria sobre el río Magdalena. Concesión Bucaramanga - Barranca - Yondó.

CONCESIONES CUARTA GENERACIÓN TERCERA OLA

BUCARAMANGA - PAMPLONA

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Bucaramanga - Pamplona

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto contribuye con el desarrollo vial de Santander y Norte de Santander. Facilita el transporte de carga y comercio entre el centro del país y la zona de frontera con Venezuela.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 21/07/2016
- Fecha de Terminación Estimada: Julio de 2041
- Longitud del Proyecto: 133 Km
- Puentes: 28
- Km de mejoramiento: 120 Km



- Km de doble calzada: 13,5 Km
- Inversión: \$888.890 millones

PAMPLONA - CÚCUTA

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Cúcuta - Pamplona

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este corredor vial brinda conectividad entre el departamento de Norte de Santander con el centro del país y la zona de frontera con Venezuela.

DATOS DEL PROYECTO

- Longitud del Proyecto: 62 Km
- Puentes y/o viaductos: 44
- Túneles: 2 obligatorios y 4 no obligatorios
- Km de doble calzada: 31,4 Km
- Km calzada sencilla: 42 Km segunda calzada
- Inversión: \$1,36 billones constantes de 2015



CONCESIONES CUARTA GENERACIÓN INICIATIVA PRIVADA

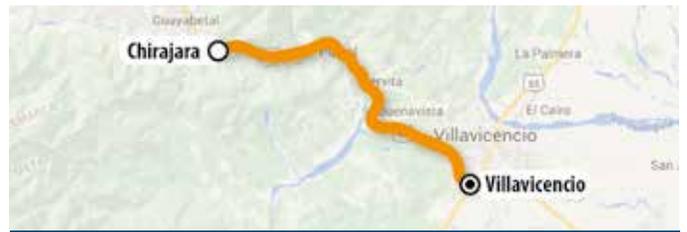
CHIRAJARA - VILLAVICENCIO

ORIGEN – DESTINO PROYECTO: Segunda calzada de Chirajara y entrada a Villavicencio

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este corredor vial mejora la conexión directa entre Bogotá, Villavicencio y los Llanos Orientales.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 23/07/2015
- Fecha de Terminación Estimada: Julio de 2054



- Longitud del Proyecto: 24,6 Km
- Puentes: 20
- Túneles: 7
- Inversión: \$2,53 billones constantes de 2015

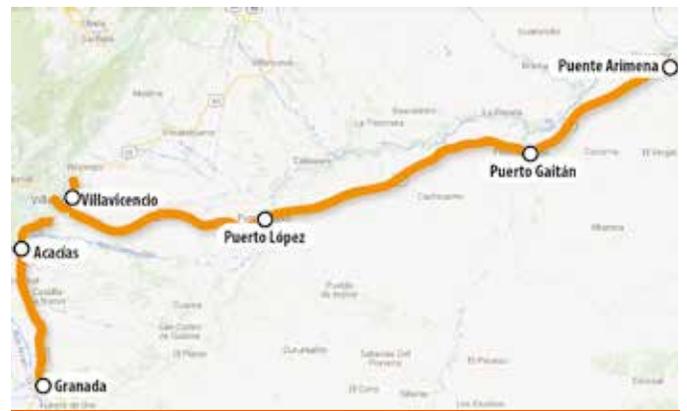
MALLA VIAL DEL META

ORIGEN – DESTINO PROYECTO: Granada – Villavicencio – Puente Arimena

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Garantiza la accesibilidad a Villavicencio desde Acacías y desde los municipios del oriente de Villavicencio.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 09/06/2015
- Fecha de Terminación Estimada: Junio de 2045
- Longitud del Proyecto: 354 Km
- Puentes: 47
- Km de mejoramiento: 308 Km
- Km de doble calzada: 6,5 Km



- Km segunda calzada: 32 Km
- calzada sencilla nueva: 1,72
- Inversión: \$1,4 billones constantes de 2015



Proyecto de Iniciativa Privada Ibagué - Cajamarca.

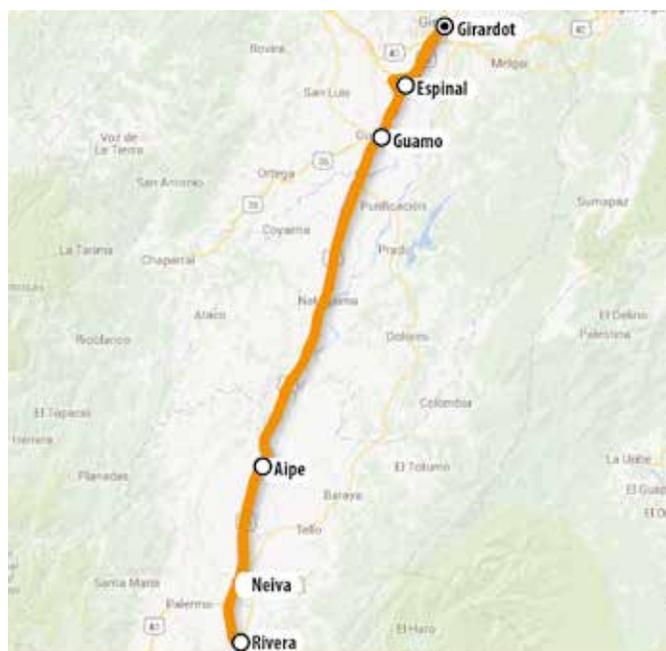
NEIVA - GIRARDOT

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Neiva - Girardot

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto mejora la vía que de Girardot conduce a Neiva, pasando por los municipios de El Espinal, Saldaña y Aipe. Es una ruta que une a los proyectos Girardot - Honda - Puerto Salgar y Santana - Mocoa - Neiva.

DATOS DEL PROYECTOS

- Fecha de Acta de Inicio: 23/12/2015
- Fecha de Terminación Estimada: Diciembre de 2040
- Longitud del Proyecto: 193 Km
- Puentes: 32
- Km de mejoramiento: 21 Km
- Km de doble calzada: 74 Km
- Inversión: \$836.687 millones constantes de 2015



IBAGUÉ - CAJAMARCA

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Ibagué - Cajamarca

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este corredor vial mejora la conectividad de Bogotá - Buenaventura y Buenaventura - Bogotá y reduce los tiempos entre el centro del país y la Costa Pacífica.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 14/04/2015
- Fecha de Terminación Estimada: Abril de 2043
- Longitud del Proyecto: 35 Km
- Puentes: 62
- Túneles: 11



- Km de mejoramiento: 183 Km
- Inversión: \$1,15 billones constantes de 2015

VÍAS DEL NUS

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Bello (Antioquía) - Alto Dolores (empalme con Magdalena 2).

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto conecta a Medellín de forma directa con el Puerto de Cartagena, el norte del país y el Nordeste de Antioquía con la Concesión Ruta del Sol a través de Puerto Berrio.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 09/03/2016
- Fecha de Terminación Estimada: Marzo 2046



- Longitud del Proyecto: 157.4 Km
- Puentes: 15
- Túneles: Dos Tubos - Túnel de la Quebra
- Km de doble calzada: 24.7 Km
- Km de rehabilitación: 35.6 Km
- Inversión: \$1,06 billones constantes de 2015

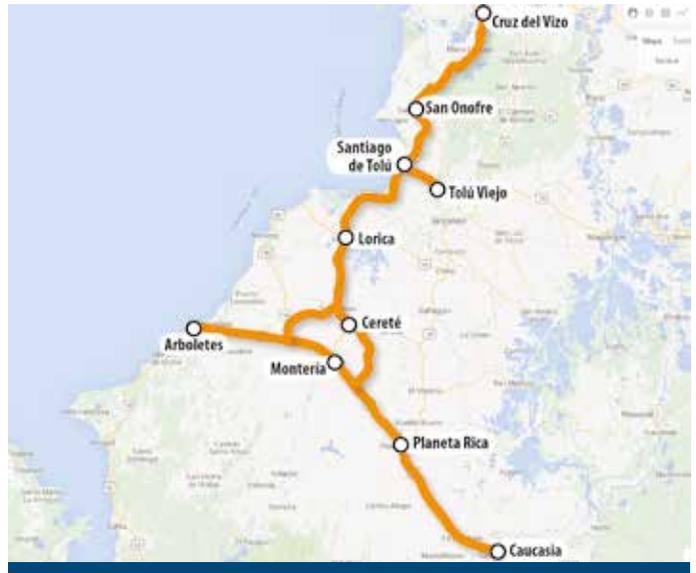
ANTIOQUIA - BOLÍVAR

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Caucasia-Cruz del Viso

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto busca la conectividad de los departamentos de Antioquia, Córdoba, Sucre y Bolívar

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 27/11/2015
- Fecha de Terminación Estimada: Noviembre de 2049
- Longitud del Proyecto: 491.7 Km
- Puentes: 22
- Km de mejoramiento: 226 Km
- Km de doble calzada: 37 Km
- Inversión: \$1.24 billones constantes de 2015



CAMBIO - MANIZALES

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Ibagué - Mariquita - Honda; Cambao - Líbano - Murillo - La Esperanza

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto es una alternativa de movilidad que comunica de forma directa la Ciudad de Manizales con el interior del país.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 21/08/2015
- Fecha de Terminación Estimada: Agosto de 2049
- Longitud del Proyecto: 256 Km
- Km de mejoramiento: 256 Km
- Inversión: \$583.329 millones constantes de 2015



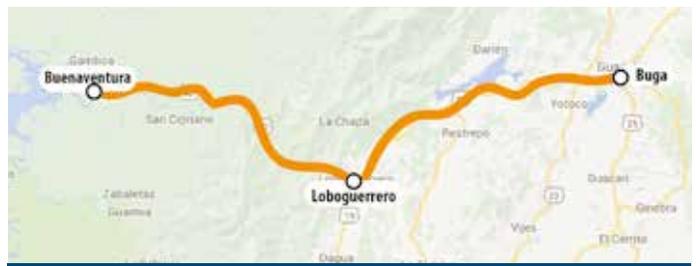
VÍA AL PUERTO

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Buenaventura - Loboguerrero - Buga

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Esta vía mejora el acceso al Puerto de Buenaventura, que contará con una vía competitiva para el transporte de carga pesada.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 19/08/2018
- Fecha de Terminación Estimada: Agosto de 2046
- Longitud del Proyecto: 111,3 Km
- Puentes: 13
- Túneles: 2
- Km de rehabilitación: 42,4 Km
- Km de mejoramiento: 21,8 Km
- Km de segunda calzada: 26,6 Km
- Inversión: \$1,07 billones constantes de 2015



CESAR - GUAJIRA

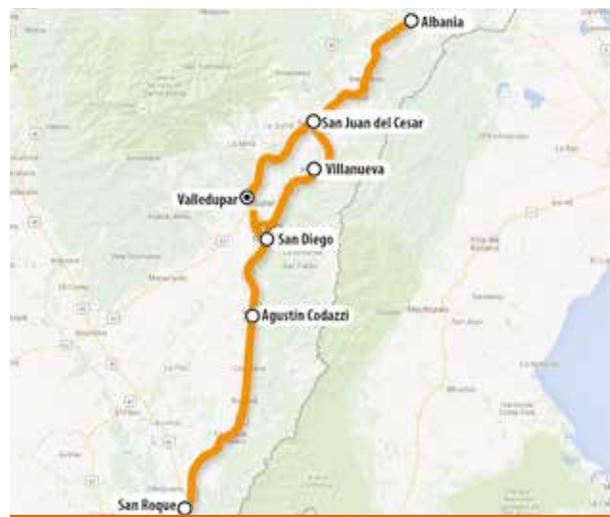
ORIGEN - DESTINO PROYECTO: San Roque – Buenavista

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto permite conectar Los departamentos del Cesar y La Guajira, y consolidar una comunicación con la frontera con Venezuela-

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 12/08/2015
- Fecha de Terminación Estimada: Agosto de 2049
- Longitud del Proyecto: 350 Km
- Km de mejoramiento: 336 Km
- Km de segunda calzada: 5.6 Km
- Km de vía sencilla: 8.6 Km
- Inversión: \$410.102 millones constantes de 2015

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Se entregó



la obra de intervención prioritaria construcción de 3.2 Km de vía en la ruta 8004A entre Valledupar y San Juan del Cesar por la vía Badillo.

TERCER CARRIL BOGOTÁ - GIRARDOT

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Bogotá - Girardot

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este corredor permitirá un tráfico más fluido entre la salida de la capital del país y Girardot.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: Diciembre de 2016
- Longitud del Proyecto: 144 Km
- Túneles: 4
- Km de mejoramiento: 72 Km
- Km de nueva calzada: 72 Km
- Inversión: \$1,83 billones constantes de 2015



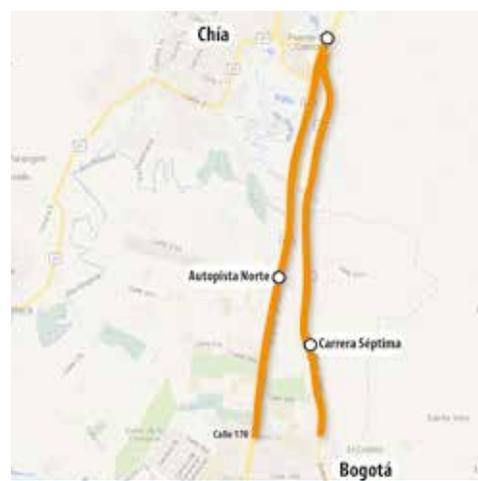
ACCESOS NORTE

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Bogotá - La Caro

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este corredor mejora la accesibilidad por el norte de Bogotá, empleando la Autopista Norte y la Carrera Séptima entre la Calle 245 y La Caro.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: Pendiente
- Longitud del Proyecto: 53 Km
- Km de nueva calzada: 7 Km
- Inversión: \$488.891 millones constantes de 2015



INFRAESTRUCTURA EN EL POSCONFLICTO

Por: Luis Fernando Andrade Moreno
Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)

Con miras a la implantación de un acuerdo de paz, el Gobierno Nacional ha solicitado a todas sus entidades preparar y visualizar propuestas, desde sus diferentes campos de acción, que permitan atender esta nueva etapa que afrontará el país y alcanzar el codiciado anhelo de vivir en paz.

El Ministerio del Posconflicto tiene la misión de implementar articuladamente las acciones necesarias para lograr una verdadera transformación de Colombia, con reinserción social y una paz duradera, entre las cuales se incluye el desarrollo de infraestructura de transporte.

El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) están trabajando en una serie de propuestas que permitirán construir la infraestructura necesaria para generar un desarrollo adicional de las regiones donde por décadas ha estado asentado el conflicto. El énfasis de estas propuestas, está en la primera etapa del proceso, y se denominó “Estrategia de Respuesta Rápida” (ERR).

Estas propuestas buscan enfocar la inversión en las vías con mayor potencial para acelerar el desarrollo económico de estas zonas, generar altos niveles de empleo durante la fase de construcción, construir capital social a través de la capacitación de los trabajadores y el fortalecimiento de las organizaciones civiles e iniciar rápidamente la implementación para generar credibilidad durante la etapa de inicio del posconflicto. Además se está desarrollando nuevos mecanismos para facilitar la financiación del programa, considerando las dificultades fiscales en las que se encuentra el país por causa de la caída de los precios del petróleo.

Es claro que las vías son el cordón umbilical del desarrollo de un país y que a través de ellas evolucionan los diferentes tipos de infraestructura necesarios para el bienestar de la comunidad, como la de servicios públicos, vivienda, salud y educación. Hoy más que nunca es una prioridad para el Gobierno hacer presencia con toda la fuerza del Estado, con inversión y sus instituciones, en todas aquellas zonas

que han vivido aisladas por décadas. Las vías primarias del país están en pleno desarrollo a través de las concesiones de la ANI y los contratos de obra del INVÍAS. Sin embargo, la realidad es muy distinta en las vías secundarias y terciarias del país. Menos del 5% de los 40 mil kilómetros (Km) de vías secundarias y 140 mil Km de vías terciarias están pavimentadas. Las zonas del posconflicto representan cerca del 10% de la red vial. Por eso es clave priorizar.

Los primeros estimados en este sentido indica que durante los tres primeros años del posconflicto se deben mejorar y pavimentar 2.700 Km de vías secundarias y terciarias, equivalentes a 15% del total. Esto implicaría inversiones aproximadas de tres billones de pesos, o de un billón de pesos por año.

El 85% restante de la malla vial debería ser intervenida con esquemas de muy bajo costo, para mejorar la transitabilidad hacia la red pavimentada. Se planea aplicar la experiencia exitosa del departamento del Cauca, utilizando materiales locales y organizaciones civiles, que han demostrado que es posible mejorar en este tipo de vías con inversiones del orden de \$50 millones por Km.

Teniendo en consideración el alto nivel de desempleo que aqueja las zonas de conflicto, es vital generar empleos de inmediato a través de la construcción de infraestructura, que mitigue la necesidad de ingresos económicos y estabilidad, que buscarán los alzados en armas que empiezan una nueva vida de la mano de la legalidad.

La construcción de vías puede hacerse con diversas tecnologías, las cuales tienen diferentes implicaciones en la creación de empleo. En un extremo, con los equipos y tecnologías modernas utilizadas por los grandes concesiona-

rios de la ANI se estima que se generan 90 empleos directos por cada \$10 mil millones de inversión por año. En el otro extremo de la balanza, aplicando tecnologías intensivas en mano de obra, como la “placa huella” utilizada por el Instituto Nacional de Vías (Invias) para pavimentar vías terciarias, se pueden generar el doble de puestos de trabajo: 180 empleos directos por cada \$10 mil millones de inversión por año. La tecnología de “placa huella”, además, ha demostrado tener larga durabilidad bajo los niveles de tráfico de las vías terciarias.

Se utiliza este tipo de tecnologías, se podrían generar 18 mil empleos directos como resultado de la inversión planeada de un billón de pesos por año. A eso debe sumarse el empleo indirecto, que, según Fedesarrollo, podría ser equivalente a 65% del empleo directo. Por lo tanto, el programa de mejoramiento y pavimentación de vías en las zonas de posconflicto podría crear 29 mil nuevos empleos, una cifra muy superior al número de militantes y colaboradores de las Farc.

En las zonas de posconflicto los habitantes han tenido pocas oportunidades de capacitación técnica y las organizaciones civiles han sido debilitadas por las amenazas de los

alzados en armas. Por esta razón es muy importante aprovechar el programa de mejoramiento y pavimentación de vías secundarias y terciarias para capacitar a la gente y fortalecer organizaciones como las juntas de acción comunal. También se quiere aprovechar las enseñanzas del programa masivo de capacitación para los trabajadores de las Autopistas 4G liderado por el Servicio Nacional de Aprendizaje (Sena).

Finalmente, debe ser posible iniciar la actuación tan pronto estén en firme los acuerdos de paz, porque la experiencia de otros países evidencia que el éxito de estos procesos se determina en los primeros 18 meses a partir de la firma del acuerdo. En ese sentido, es muy importante apalancar organizaciones ya establecidas en la zona con capacidad de ejecución, tanto empresas como organizaciones civiles. Para que el posconflicto sea exitoso es necesario lograr transformaciones rápidas que generen credibilidad en el proceso por parte de la población. Por esta razón es que el programa de construcción de infraestructura es fundamental. Las vías nuevas constituyen una mejora tangible que genera empleo en el corto plazo y genera las condiciones para el desarrollo de nuevas actividades económicas en el mediano y largo plazo. 



IMPORTANCIA DE LOS PEAJES EN LAS VÍAS DE CUARTA GENERACIÓN

Garantizarán el perfecto estado de las vías, el avance de las obras y la prestación de todos los servicios para el usuario.



Peaje Morrison - Ruta del Sol II

Los ingresos para las autopistas 4G se sustentan en dos fuentes principales de ingresos: aportes de la Nación y peajes. Es necesario que la Nación aporte recursos porque el recaudo de peajes no es suficiente en la mayoría de los proyectos para retribuir todas las actividades a cargo del concesionario.

Atendiendo el principio de pago por disponibilidad, la duración de los proyectos y la sostenibilidad fiscal, el perfil de aportes aprobado es de largo plazo, entre 16 y 22 años.

Adicionalmente, estos compromisos de aportes públicos son sustentables fiscalmente si se tiene en cuenta los ingresos fiscales adicionales que derivados de los impuestos que

se generan por la actividad económica asociada a los proyectos tanto en las etapa de construcción, operación y mantenimiento; y que pagarán los concesionarios, constructores, proveedores, trabajadores y demás agentes asociados a los proyectos.

Los peajes son la columna vertebral del programa de Autopistas 4G. Hoy en día, los que están a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), recaudan cerca de \$2 billones anuales. Esto es lo que ha permitido construir y mantener las dobles calzadas de proyectos importantes como la Ruta del Sol o Bogotá-Villeta, entre otros. Y estos peajes, sumados a los que se instalarán a medida que avancen las

“LA
ANI
Agencia Nacional de
Infraestructura
HA ESTABLECIDO



DE TAL FORMA
QUE LO QUE UN
UN CONDUCTOR



SEA POR LO MENOS
EL DOBLE
DE LO QUE PAGÓ”

construcciones de las 4G, permitirán recaudar \$3,5 billones por año.

Los peajes se han establecido de tal forma que los beneficios sean equivalentes a por lo menos el doble de los costos. El corredor Medellín-Buenaventura es un buen ejemplo. Hoy, el viaje de una tractomula se demora 14 horas y su costo de operación es de \$2,5 millones. Con la terminación de las Autopistas de 4G, el tiempo de recorrido se va a reducir a 9 horas, y su costo de operación a \$2 millones, es decir, habrá un ahorro de \$800.000 por viaje, como consecuencia del menor consumo de combustible y menor desgaste del vehículo.

Los peajes para este tipo de vehículo van a aumentar de \$250.000 a \$480.000 por todo el trayecto, por lo tanto, se van a pagar \$230.000 más para tener un ahorro de \$800.000. Esto significa una relación de costo-beneficio superior a dos veces, sin incluir el beneficio del menor tiempo de recorrido y los servicios que prestan los concesionarios, como ambulancias y grúas.

Lo que se pagará en peaje se ahorrará en la operación de cualquier vehículo y su mantenimiento, porque los trayectos serán más cortos, se avanzará más rápidamente y con mayor seguridad, y la vía estará siempre en perfecto estado. Además, si se presenta un accidente o percance en la vía, el concesionario lo atenderá de forma oportuna. Una vez el conductor ingresa a una vía concesionada, sin importar si ya ha pasado por el peaje o no, puede contar, sin costo adicional, con servicios las 24 horas de ayuda mecánica, grúa, ambulancia en caso de algún accidente, información turística y del estado de las vías. Además, la concesión tiene habilitada una red de postes S.O.S. para llamar de emergencia, inspectoría vial, y la vigilancia permanente de la Policía de Carreteras.

Con el pago del peaje se asegura el mantenimiento, la rehabilitación y operación del corredor vial, por lo que el usuario siempre podrá disfrutar de vías seguras y en buenas condiciones.



Retorno peaje Corzo acceso a Bogotá

PEAJES ELECTRÓNICOS

El Gobierno Nacional adjudicó recientemente a través del Invias el contrato para poner en funcionamiento el nuevo sistema electrónico de peajes en las carreteras del país. Inicialmente será implementado en 20 estaciones, ubicadas en 11 departamentos en vías no concesionadas.

Sin embargo, se espera que en el mediano plazo se pueda instalar los peajes electrónicos en todas las Autopistas de Cuarta Generación que se construyen en el país, tal como lo contemplan los contratos suscritos con los concesionarios respectivos.

Con este nuevo sistema el Gobierno Nacional busca que todos los peajes sean interoperables y que los colombianos puedan pagar electrónicamente la tasa de peaje en cualquier parte del territorio nacional, con un único dispositivo a bordo que puede ser un chip, una tarjeta prepago o la modalidad que permita evitar congestiones en las casetas de recaudo. 

LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA PARA BOGOTÁ

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) se encuentra evaluando proyectos de Iniciativa Privada que permitirán mejorar las entradas y salidas de Bogotá para pasajeros y carga con el fin de agilizar el tráfico y así reducir los tiempos y los costos del transporte.

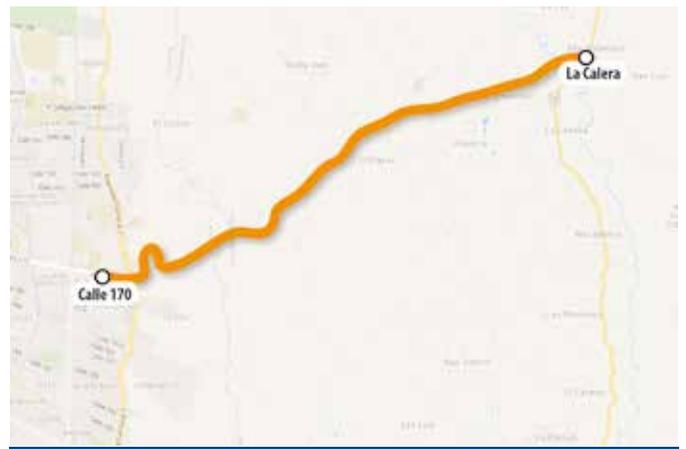
Estos proyectos facilitarán las conexiones de la capital tanto por el sur como por el norte y el sur-occidente, mejorarán las comunicaciones de los municipios aledaños con la capital y, a su vez, el paso por Bogotá hacia otras ciudades. Las iniciativas privadas que están en prefactibilidad son las siguientes:

IP CONEXIÓN REGIONAL CALLE 170 - LA CALERA

Inversiones Estimadas

Capex: \$258.172 millones

Es un tramo de 2 carriles por sentido que inicia en la Calle 170 por la Carrera Séptima y termina en La Calera, con una longitud de 11,2 kilómetros (Km). Este proyecto tendrá un peaje, y permitirá contar con otra alternativa de conexión hacia La Calera, Sopó y municipios vecinos.

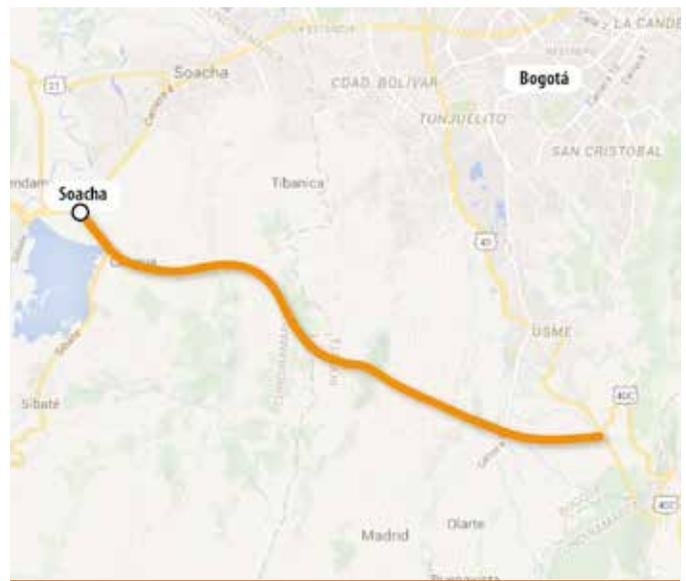


LA PERIMETRAL DEL SUR

Inversiones Estimadas

Capex: \$315.696 millones

Esta Iniciativa Privada permitirá conectar la vía que va de los Llanos Orientales hacia Soacha, de tal forma que todo el tráfico que se dirija hacia Bogotá desde esa zona del país, pase por esta vía y se conecte en su momento con la ALO, la Calle 13 y la 80, sin necesidad de pasar por las calles del distrito. Se contempla una longitud de 33 km, sentido bidireccional que inicia en la intersección de Mondoñedo y termina en el Portal Occidental, Túnel de Boquerón. Incluye peaje y cicloruta.

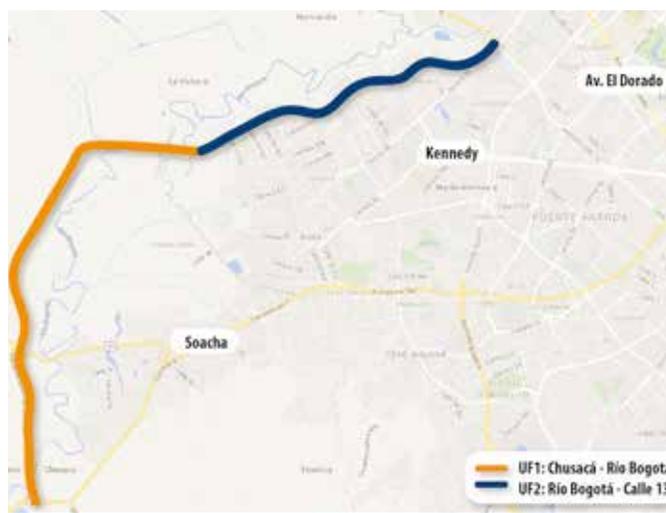


AVENIDA ALO SUR

Inversiones Estimadas

Capex: \$1,05 billones

Está dividida en dos tramos donde se construirá una segunda calzada. El primero va desde la intersección de Mondoñedo hasta el río Bogotá, con una longitud de 14 Km, y el segundo tramo va desde el río Bogotá hasta la Calle 13 y tienen una longitud de 9,45 Km. En el tramo río Bogotá - Calle 13 se construirá dos calzadas con cicloruta y andén en el costado oriental, adquiriendo los predios para futuras ampliaciones. Incluye la conexión con la Avenida Américas.



IP ACCESOS NORTE FASE 2

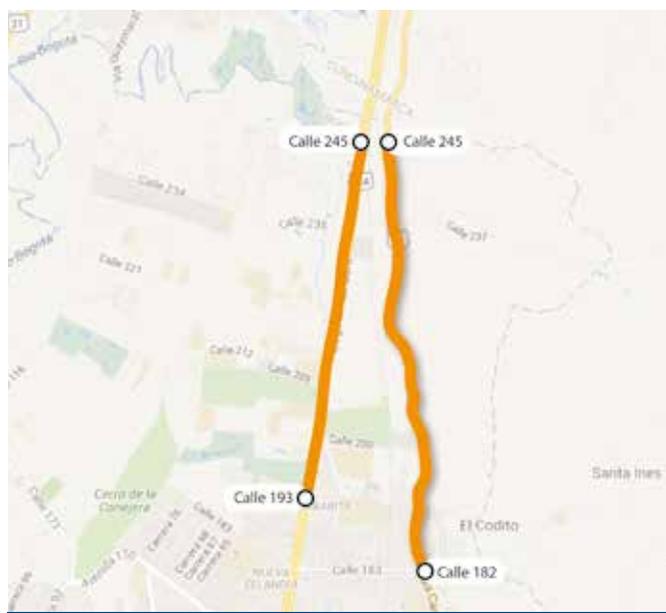
Inversiones Estimadas

Capex: \$1,75 billones

Se ampliará la Autopista Norte con dos carriles para vehículos mixtos y un carril para el Sistema Transmilenio por sentido.

Se incluye la construcción de dos intercambiadores viales en la Avenida el Polo y Guaymaral.

En la Séptima se ampliará la calzada existente y se construirá la segunda calzada desde la Calle 183 hasta la Calle 245. 



ESTOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTRAN EN ETAPA DE ESTRUCTURACIÓN, PERMITIRÁN MEJORAR LAS ENTRADAS Y SALIDAS DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ

LA FINANCIACIÓN DE LAS AUTOPISTAS 4G

En los proyectos de 4G los concesionarios son responsables de conseguir los recursos que requiere la inversión del proyecto, deben poner a disposición los recursos necesarios tanto de capital como de deuda para cumplir con todas las obligaciones a su cargo, incluyendo la construcción. En términos generales este tipo de proyectos se financian con recursos de deuda cerca de 75% de las necesidades y con recursos de capital propios el 25%.

En total, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) espera contratar obras que alcanzan los \$50 billones, lo que significa, como mínimo, \$10 billones en aportes patrimoniales, para lo cual se dio la opción de atraer firmas extranjeras que se asociarán con las colombianas y garantizarán así los proyectos.

Para la financiación de los demás recursos, es necesario buscar otras fuentes. El Gobierno Nacional ha puesto de su parte para facilitar el acceso a diferentes fuentes de recursos con ajustes institucionales, adaptación al marco regulatorio y legislativo, puso a disposición una porción de los aportes de la ANI (Vigencias Futuras) en dólares, creó

la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) y el Fondo de Desarrollo Nacional (Fondes), y destinó recursos de la venta de Isagén para la financiación de infraestructura.

Entre los nuevos instrumentos de financiación sobresalen aquellos que fueron posibles gracias a ajustes regulatorios, como son los fondos de deuda y emisiones en el exterior de títulos de infraestructura desde la etapa de construcción.

Con el fin de garantizar los recursos necesarios para financiar los proyectos que lidera la Agencia Nacional de Infraestructura fue necesario habilitar los fondos de deuda como un nuevo tipo de activo para las inversiones de los fondos de pensiones. En noviembre del 2015 se lanzó el primer fondo administrado por la Corporación Andina de Fomento, (CAF), banco multilateral especializado en infraestructura, y Ashmore, fondo de inversión inglés que se especializa en mercados emergentes y en proyectos de infraestructura. Los fondos de deuda se han convertido en una herramienta novedosa que hoy están replicando países de América Latina y están participando activamente de los cierres finales de los proyectos.



Túnel del Boquerón del Sumapaz . Bogotá - Girardot



Viaducto Gualanday. Corredor Girardot - Ibagué - Cajamarca

En Colombia, se han creado tres fondos más: uno promovido por el Banco de Crédito del Perú y un grupo de asesores financieros en Colombia llamado Sumatoria. El segundo es promovido por el Grupo Antioqueño y unos exbanqueros del Grupo Antioqueño, se llama Exponencial, y el último, promovido por el mayor banco de inversión del Brasil, BTG Pactual.

Es así como los concesionarios y las firmas internacionales que hacen parte de ellos han salido a buscar financiación en el mercado internacional, con muy buenos resultados. Hoy la confianza inversionista en el país ha aumentado de forma considerable, estamos en un escenario muy positivo que nos permitirá salir adelante con la locomotora de la infraestructura.

CIERRES FINANCIEROS

Tanto la banca colombiana como extranjera respaldan la financiación de los proyectos 4G. Los recursos para financiar los proyectos de Cuarta Generación (4G), certificados ante la ANI, han estado respaldados por los principales bancos colombianos, por los fondos de capital de deuda constituidos en Colombia, por los bancos extranjeros especializados en financiamiento de proyectos de infraestructura y por la banca pública.

Entre las entidades bancarias nacionales con mayor participación se encuentran: Bancolombia, Banco de Bogotá; Banco de Occidente y Davivienda, entre otras. Se destaca además la participación de bancos extranjeros como: Goldman Sachs, Banco Corpbanca; Credit Agricole Corporate & Investment Bank New York Branch; Natixis New York Bank; Citibank N.A.; Societale Generale New York Branch; Banco Sabadell S.A. y el Banco Centroamericano de Integración Económica (Bcie), entre otros.

Cabe destacar que ya se han realizado dos emisiones de bonos en el exterior destinadas específicamente a proyectos de infraestructura desarrollados bajo la ley de Asociaciones Público Privadas (APPs), en Colombia. La primera emisión por USD\$260 millones, realizada en febrero de 2016, fue colocada en su totalidad por Goldman Sachs para la concesión. La segunda emisión fue colocada con mucho éxito por el mismo banco, para financiar el proyecto Cartagena-Barranquilla, Circunvalar de la Prosperidad.

Finalmente, los cierres financieros certificados ante la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) han permitido que las Autopistas de Cuarta Generación (4G) inicien etapa de construcción. Por lo tanto, con el respaldo de la banca colombiana y extranjera, se han asegurado los recursos para las obras que duplicarán la inversión privada en infraestructura entre 2014 y 2018, pasando de \$4,8 billones a \$10 billones. 



Pista Aeropuerto El Dorado de Bogotá

ASÍ SE MODERNIZA LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DEL PAÍS

Se adelantan proyectos por un total de \$2.3 billones que se ejecutarán entre 2014 y 2018.

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) tiene a su cargo 7 concesiones que integran 16 aeropuertos en el país.

El objetivo entre el 2014 y el 2018 es ejecutar \$2,3 billones en proyectos que le están cambiando la cara a los principales aeropuertos del país. Las obras van desde la demolición para reconstruir, como sucedió con el aeropuerto Internacional Simón Bolívar, de Santa Marta hasta la modernización y ampliación de las terminales.

Los proyectos incluyen ampliación de pistas, modernización y climatización de terminales, repavimentación, nuevos parqueaderos, zonas verdes, construcción de nuevos terminales de carga y de pasajeros, nuevas torres de control, edificios de mantenimiento de aeronaves y ampliación de plataformas, construcción de centros de servicios y la ampliación o construcción de terminales internacionales, privadas o de carga, entre otros.



Aeropuerto de Bucaramanga



Aeropuerto de Barranquilla



Pista Norte Aeropuerto El Dorado

AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZZ
 Cel. 3508594383 / Info@aerpuertobaq.com

AEROPUERTO ALMIRANTE PADILLA FINALIZADO
 Tel (5) 7283299 / www.aerooriente.com.co

AEROPUERTO INTERNACIONAL RAFAEL NÚÑEZ EN MARCHA
 Tel (5) 6569200 ext 2747 / www.sacsa.com.co

AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMÓN BOLÍVAR EN MARCHA
 Tel (5) 6100140 / www.aerooriente.com.co

AEROPUERTO INTERNACIONAL JOSE MARÍA CORDOVA EN MARCHA
 Tel (4) 402 51 10 / www.aerpuertorionegro.co

AEROPUERTO ALFONSO LÓPEZ PUMAREJO FINALIZADO
 Tel (5) 5823232 / www.aerooriente.com.co

AEROPUERTO ANTONIO ROLDAN BETANCOURT FINALIZADO
 Tel (4) 829 64 33 / www.aerpuertocarepa.co

AEROPUERTO LAS BRUJAS FINALIZADO
 Tel (5) 249 97 35 / www.aerpuertocorozal.co

PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO EN MARCHA
 Tel (1) 41486 62 / www.codad.com.co

AEROPUERTO LOS GARZONES EN MARCHA
 Tel (4) 791 14 76 / www.aerpuertomonteria.co

AEROPUERTO EL CARAÑO EN MARCHA
 Tel (4) 671 15 37 / www.aerpuertoquibdo.co

AEROPUERTO INTERNACIONAL CAMILO DAZA EN MARCHA
 Tel (5) 7433073 / www.aerooriente.com.co

AEROPUERTO INTERNACIONAL ALFONSO BONILLA ARAGÓN EN MARCHA
 Tel (2) 2801515 ext 132 / www.aerocali.com.co

AEROPUERTO INTERNACIONAL PALONEGRO EN MARCHA
 Tel (5) 6910140 / www.aerooriente.com.co

AEROPUERTO OLAYA HERRERA FINALIZADO
 Tel (4) 365 6100 / www.aerpuertomedellin.co

AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO EN MARCHA
 El Dorado APP / Tel (1) 2662000 / www.eidorado.aero

AEROPUERTO YARIGUIES FINALIZADO
 Tel (5) 6108051 / www.aerooriente.com.co

AEROPUERTO EL DORADO

El concesionario tiene a cargo la administración, operación, explotación comercial, adecuación y modernización y mantenimiento del aeropuerto El Dorado.



1. FICHA DE LA CONCESIÓN - OPAIN

CONECTIVIDAD Y OPERACIÓN ESTRATÉGICA:

Es el principal terminal aéreo de Colombia, cuenta con conexiones a Norte América, Suramérica y Europa.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 4/12/2006
- Fecha de Terminación Estimada: Enero de 2027
- Inversión: \$2 billones entre 2010 y 2017

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS

Nueva terminal aeroportuaria y de carga nacional e internacional, nuevo edificio de la Aerocivil, edificio SAR, vías, redes, parqueaderos requeridos para las terminales aeroportuarias y recinto de prueba de motores.

En el 2017 el aeropuerto El Dorado aumentará su capacidad en un 30%. Estará en capacidad de realizar cerca de 400 mil operaciones por año y atender un estimado de 40 millones de pasajeros.



Proceso de demolición antigua torre de control.

El concesionario OPAIN, a cargo de las obras de ampliación de la terminal, ejecuta obras voluntarias que ascienden a los \$425.000 millones y corresponden a la ampliación del muelle internacional en 17.000 metros cuadrados (m²) y el muelle nacional en 31.000 m².

El concesionario también tiene previsto ejecutar obras complementarias por un valor de \$120.000 millones correspondientes a la construcción de plataformas por 83.000 m² e instalación de 6 puentes de abordaje adicionales.

En el área donde estaba la antigua torre de control



el concesionario está ejecutando obras que incluyen la construcción de plataforma en la huella de la demolición.

En cuanto a los trabajos en pista, el concesionario CODAD, está realizando la repavimentación de la pista norte, con un valor de \$13.000 millones, también la construcción y adecuación de calles de rodaje y salida rápida

con una inversión cercana a los \$113.000 millones.

Estas obras tienen más del 63% de avance.

El Aeropuerto El Dorado de Bogotá es uno de los más importantes de la región y este año fue reconocido como el mejor aeropuerto de Suramérica en el ránking World Airport Awards elaborado por Skytrax.

2. FICHA DE LA CONCESIÓN - CODAD

CONECTIVIDAD Y OPERACIÓN ESTRATÉGICA:

El principal terminal aéreo de Colombia cuenta con conexiones a Norte América, Suramérica y Europa.

El concesionario tiene a cargo la construcción de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado y obras complementarias, incluyendo el suministro, instalación y prueba de equipos, y el mantenimiento de la segunda pista, de las obras complementarias y de la pista existente.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 01/09/1995
- Fecha de Terminación Estimada: 31/08/2017
- Descripción de Obras: Construcción calle rodaje Mike II, salida rápida pista norte, adecuación calles de rodaje existente pista norte, calle de salida pista sur y obras de mantenimiento de la pistas sur y norte, repavimentación de la pista norte y proyecto de Catam (adecuación parqueaderos).

3. EL DORADO 2 - ESTUDIOS Y DISEÑOS

En la actualidad la ANI está contratando una consultoría especializada que realizará los diseños de factibilidad, la estrategia de negocio y estructura técnica, financiera y jurídica del nuevo aeropuerto para Bogotá denominado El Dorado 2, el cual estará ubicado entre los municipios de Facatativá y Madrid en Cundinamarca, a 16 kilómetros (Km) de la actual terminal, con base en el Plan Maestro aprobado por la Aerocivil.

Esta consultoría le permitirá a la ANI contratar una nueva concesión bajo el esquema de Asociación Público Privada (APP) para la construcción, explotación comercial y operación del nuevo aeropuerto, que será financiada con la concesión de las dos pistas y calles de rodaje del Aeropuerto El Dorado. La consultoría es de 22 meses y acompañará todas las fases del proceso, desde la estructuración, hasta el cierre financiero del proyecto, luego de ser adjudicado y contratado.

La consultoría tiene un costo estimado de \$12.000 millones y también define los componentes técnicos, jurídicos, financieros, prediales, ambientales, sociales y de riesgos necesarios para la nueva infraestructura aeroportuaria de la capital.

Dentro de la consultoría también se está incluyendo la operación de 16 Km de la vía férrea nacional que conectará los dos aeropuertos y los dos ramales necesarios para conectarse a ella. Los pasajeros que necesiten llegar de una terminal a otra lo podrán hacer en un tren rápido,



que hará un recorrido circular de 20 minutos aproximadamente.

El Aeropuerto El Dorado 2 es la respuesta al desarrollo y la creciente demanda que ha tenido el negocio de la aviación en Colombia y el mundo. La movilización de pasajeros aéreos en el país creció 9,72% durante el 2015, al pasar de 58 millones en 2014 a 63,7 millones en 2015, de acuerdo con el Boletín Estadístico de diciembre del 2015 publicado por la Aeronáutica Civil.

El Plan Maestro del Aeropuerto El Dorado 2 tiene contemplado proveer una nueva terminal con capacidad para siete millones y medio de pasajeros, que se suman a los que atiende el actual Aeropuerto El Dorado y la terminal del Puente Aéreo. De enero a julio de 2016 se movilizaron por esta terminal aérea 17,6 millones de pasajeros, de acuerdo con el reporte de la Aerocivil.



CONCESIÓN AEROPUERTOS DE NORORIENTE

Este contrato permite la administración, operación, explotación comercial, mantenimiento y modernización del área concesionada en los aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucamanga, Yarigües de Barrancabermeja, Alfonso López de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y Almirante Padilla de Riohacha.

FICHA DE LA CONCESIÓN

NORORIENTE

CONECTIVIDAD Y OPERACIÓN ESTRATÉGICA:

Los aeropuertos que conforman esta concesión permiten la conexión internacional a excepción de Yarigües de Barrancabermeja, y su principal ruta es a la capital de la República e internacionalmente a Panamá.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 15/10/2010
- Fecha de Terminación Estimada: 15/10/2033

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS:

Las obras de modernización, ampliación y climatización de los aeropuertos de Valledupar, Riohacha, Barrancabermeja, Bucaramanga y Cúcuta.

1. AEROPUERTO ALFONSO LÓPEZ PUMAREJO DE VALLEDUPAR

Durante el 2011 y el 2014 se invirtieron \$16.000 millones en obras de modernización que incluyeron espacios de la terminal como la sala de abordaje nacional, sala de entrega de equipaje, hall general, baterías de baños, oficinas de aerolíneas, área comercial, bandas de entrega de equipaje, counters checkin de módulos dobles y sencillos, escáner, escaleras eléctricas, parqueadero general y plataforma.

En el 2015 realizaron inversiones por \$4.817 millones en obras que comprendieron la climatización de áreas públicas (907 m²), la ampliación de la sala de abordaje (228 m²), de la zona de entrega equipaje (285m²) y un cuarto técnico nuevo. Estas obras ya están terminadas.



2. AEROPUERTO ALMIRANTE PADILLA DE RIOHACHA

Un aeropuerto amplio, cómodo y moderno es el que tiene hoy la Guajira. Esta terminal fue intervenida en dos etapas, la primera de ellas se ejecutó entre diciembre de 2012 y junio de 2014, las obras finalizaron el 26 de junio de 2014 con una inversión de \$13.078 millones.

En su momento la terminal pasó de 1.528 a 2.524 m². El área de la sala de abordaje nacional se incrementó de 148 a 205 m² y se construyó una sala internacional de 96 m².

La zona de recibo de equipaje aumentó en 103 m², pasó de tener 182 a 285 m²; a esto, se suma la adición de 3 módulos dobles de Check-in, para quedar con un total de 5 y un área de parqueadero total de 4.064 m².

La segunda etapa de intervención tuvo una inversión mayor a los \$1.781 millones. Los recursos permitieron la climatización de las zonas comunes de la terminal de pa-



sajeros, obras que se desarrollaron en un tiempo menor al acordado contractualmente.

En este periodo se climatizaron 780 m² de zonas comunes, 730 m² en el primer piso y 49 m² en el segundo.

3. AEROPUERTO PALONEGRO DE BUCARAMANGA



Entre 2011 y 2014 se realizaron inversiones por \$46.000 millones en 16.133 m² de la terminal, se modernizó y amplió la sala de abordaje nacional, la sala de entrega de equipaje, el hall general, las baterías de baños, la oficina de aerolíneas, el área comercial, los puentes de abordaje, se habilitaron 4 unidades de bandas de entrega de equipajes, counters check-in en módulos dobles, escáner, escaleras eléctricas, ascensores, parqueadero general y plataforma.

Actualmente se está ejecutando una nueva fase de ampliación donde se están invirtiendo cerca de \$23.290 millones, la terminal de pasajeros crecerá 3.377 m², con lo cual el edificio alcanzará un área total de 19.510 m².

La intervención contempla la ampliación de salas de abordaje, nacional e internacional, las zonas de Check-In, áreas de recibo de equipaje, oficinas de aerolíneas, bodegas y un nuevo puente de abordaje.

A la fecha ya se finalizó la construcción de 1.592 m² de la zona de estacionamiento de equipos de apoyo en tierra.

Entre las obras también se destaca la construcción de la quinta posición de contacto, con un puente nuevo de abordaje y frente a esta, otra en remoto.

Las obras tienen una duración de 24 meses, y su ejecución inició el 17 de noviembre de 2015.

4. AEROPUERTO YARIGUIES DE BARRANCABERMEJA



Entre 2011 y 2014 se realizaron inversiones por \$14.000 millones para la modernización del aeropuerto que comprendieron el mejoramiento de la sala de abordaje nacional, la sala de entrega de equipaje, el hall general, baterías de baños, oficinas de aerolíneas, área comercial, bandas de entrega de equipaje, counters de check-in en

módulos dobles, filtros de seguridad (Escáner), ascensores, plataforma para discapacitados, parqueadero general y plataforma. En 30 de abril de 2014 se inició una nueva intervención, con inversiones, por el orden de los \$1.919 millones para la climatización de 2.720 m² de la terminal, obra que concluyó el 30 de diciembre de 2015.

5. AEROPUERTO INTERNACIONAL CAMILO DAZA DE CÚCUTA



Entre 2011 y 2014 se invirtieron \$32.000 millones en el terminal, en la sala de abordaje nacional, la sala de abordaje internacional, la sala de entrega de equipaje, el hall general, los baños, la oficina de aerolíneas, el área comercial, en las bandas de entrega de equipaje, los puentes de abordaje, los counters check-in, los escáner, las escaleras eléctricas, los ascensores, el parqueadero general y la plataforma.

Entre el 16 de enero de 2016 y julio 16 de 2018 se tiene prevista una inversión de \$33.868 millones.

La concesión tiene siete frentes de intervención donde se adelantan trabajos en la urbanización de la nueva vía de acceso vehicular, demoliciones internas en la terminal de pasajeros para readecuación de espacios, construcción del nuevo edificio técnico de la Aerocivil y la modificación del parqueadero existente.

La terminal de pasajeros se ampliará en 3.945 m², hasta alcanzar 13.760 m². El plazo de ejecución acordado con el concesionario es de 30 meses.

6. AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMÓN BOLÍVAR DE SANTA MARTA



Este aeropuerto tendrá una nueva cara con la total modernización de sus instalaciones. Este proceso inició el 2 de febrero de 2015 y tiene una inversión de \$109.500 millones, el plazo de ejecución es de 36 meses.

Ya se estrenó una nueva torre de control y actualmente se encuentra en proceso de construcción el módulo 1 en cuatro niveles, un sótano que corresponderá a parte del parqueadero subterráneo, la primera planta donde quedará la zona de check-In, la segunda donde se ubicará la zona comercial y la tercera que servirá la cubierta donde se instalarán algunos equipos.

El módulo 2 también se encuentra en construcción, consta de tres niveles, en el primero, quedarán las oficinas de las autoridades aeroportuarias y de las aerolíneas. En el segundo la sala de abordaje internacional y el tercero será la cubierta. Para la construcción del módulo 5 fue necesario demoler las antiguas bodegas de carga, una vez efectuado

este proceso, se construyó una nueva infraestructura cuyo uso será para carga en el primer piso, y sala de abordaje en el segundo. En cuanto al nuevo parqueadero, que pasará de 2.070 a 5.742 m², tendrá disponibilidad de estacionamiento tanto en superficie como en sótano.

Esta estructura es considerada como referente debido a su construcción, implica el desarrollo de infraestructura subterránea en proximidades de la costa marina.

Al término de estas obras el aeropuerto pasará de 6.271 a 15.413 m², más del doble de lo existente. Igualmente, se aumentarán de dos a cinco las posiciones de contacto, con cinco puentes de abordaje nuevos y dos posiciones de aviación privada.

La Concesión está trabajando sin paralizar la operación del terminal aéreo. Así mismo, mantiene los niveles mínimos de calidad en la prestación del servicio, comodidad y seguridad de los pasajeros.



CONCESIÓN CENTRONORTE

Este contrato permite la administración, operación, explotación comercial, mantenimiento y modernización del área concesionada en los aeropuertos Olaya Herrera de Medellín, José María Córdova de Rionegro, El Caraño de Quibdó, Los Garzones de Montería, Antonio Roldán Betancourt de Carepa y Las Brujas de Corozal.

FICHA DE LA CONCESIÓN

CENTRONORTE

CONECTIVIDAD Y OPERACIÓN ESTRATÉGICA:

Cuenta con dos aeropuertos internacionales, el José María Córdova y el Olaya Herrera, con destinos a Norte América y Europa. Al interior del país tienen vuelos a diferentes ciudades principales y Bogotá.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 15/03/2008
- Fecha de Terminación Estimada: 15/03/2033

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS:

Repavimentaciones de la totalidad de las pistas de los aeropuertos que conforman esta concesión, ampliación de pista en Las Brujas de Corozal, nueva torre de control, terminal de VIP y edificio, y parqueadero del aeropuerto Olaya Herrera de Medellín.

1. AEROPUERTO JOSÉ MARÍA CÓRDOVA DE RIONEGRO QUE SIRVE A MEDELLÍN



Entre 2011 y 2014 se adelantaron obras por \$ 109.699 millones que comprendieron la calle de salida rápida de 11.802 m², la ampliación de la plataforma en concreto rígido en 6.597 m², y una red de hidrantes de combustible.

Actualmente se están ejecutando obras por \$350.000 millones, de las que hacen parte la repavimentación de 157.500 m² de la pista de aterrizaje la cual inició en febrero de 2015 y terminó en octubre del mismo año por un costo total de \$27.613 millones. En el aeropuerto se ejecutan también obras de ampliación de las terminales nacional

e internacional, y los módulos de conectividad internos y externos.

Estas obras le permitirán a Medellín y en general al departamento de Antioquia, contar para el 2018 con un aeropuerto mucho más cómodo, ajustado a la demanda de viajeros registrada en los últimos años. El terminal actual pasará de 41.350 a 49.894 m². Crecerá en 5 posiciones de parqueo adicionales directas, entre las alas nacional e internacional. La ampliación del terminal de pasajeros en el lado nacional será de 4.644 m², esta área cuenta hoy

con ocho posiciones de parqueo para las aeronaves, a las que se sumarán dos más, con sus respectivos puentes de abordaje. Se ampliarán además las áreas de reclamo de equipaje y las salas de embarque en las que se habilitarán nuevos locales comerciales.

En cuanto al terminal de pasajeros internacional la ampliación será 3.900 m². Esta terminal cuenta con cuatro posiciones a la que se añadirán tres más. Con los proyectos de ampliación se aumenta la capacidad del aeropuerto a 13 posiciones en plataforma, se habilitarán nuevos locales comerciales y de handling para el servicio de las aerolíneas, además se modernizarán las áreas para las autoridades que ejercen control en el aeropuerto como Migración Colombia, la Policía Nacional, el ICA y la DIAN. Se remodelarán en más de 2.750 m².

El aeropuerto contará además con módulos de conectividad del edificio de la terminal con el parqueadero, cada uno de ellos con ascensor de cinco paradas y cuatro escaleras eléctricas, adicionales a las fijas; y dentro de la

terminal se habilitarán, para la comunicación de los tres niveles, cuatro escaleras eléctricas entre el primero y el segundo piso y dos ascensores de tres paradas entre el primer y tercer nivel, donde se mantendrá la plazoleta de comidas.

Los pasajeros que están en tránsito, ya no tendrán que salir de la zona de salas de abordaje, pues se construirán dos módulos de conexión de pasajeros, cada uno con un ascensor de dos paradas y una escalera fija metálica. También se está ampliando la plataforma internacional en un área de 51.722 m², que permitirá generar 5 o 7 posiciones remotas dependiendo del tipo de avión.

El terminal de carga también crecerá en 2.363 m² y se remodelarán las instalaciones existentes, además se construyó el taller de mantenimiento de la aerolínea Avianca, que está recién inaugurado. En agosto de 2015, inició la construcción de la terminal de aviación interejecutiva que tiene una inversión de más de \$17.000 millones, cuya construcción se encuentra terminada.

2. AEROPUERTO OLAYA HERRERA DE MEDELLÍN

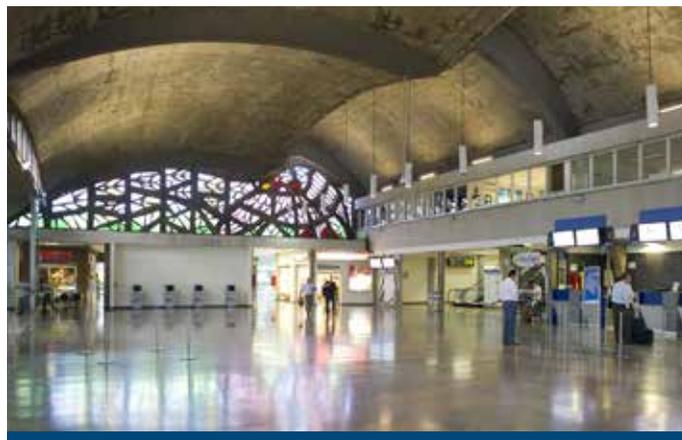


Entre 2011 y 2014 se realizaron obras por \$42.581 millones que incluyeron la ludoteca, la barrera antirruído y obras del cuartel de la Policía. En 2015 se hicieron inversiones por \$21.717 millones entre las que se encuentran la construcción de la nueva torre de control que tiene 12 pisos y una altura de 30 metros, una terminal de aviación ejecutiva donde se realizarán las labores de control, inspección y despacho de pasajeros nacionales e



internacionales; un nuevo cuartel de Policía Aeroportuaria; una nueva portería para hangares que se dedicará al control de acceso vehicular y peatonal; la repavimentación de la pista de 68.400 metros; y un parqueadero con dos niveles.

Con las obras entregadas se habilitó la operación internacional de vuelos ejecutivos. En la actualidad operan aerolíneas nacionales y regionales como Satena, Easyfly y ADA con rutas desde Medellín hacia Bogotá, el Urabá antioqueño, el Pacífico, la región Caribe, el eje cafetero y los santanderes.



3. AEROPUERTO ANTONIO ROLDÁN DE CAREPA (ANTIOQUIA)



Aviones de mayor capacidad como los Airbus 318, 319 y 320 que vuelan a las principales capitales del país, ya pueden aterrizar en el Aeropuerto Antonio Roldán que sirve a los municipios de Carepa y Apartadó, en el Urabá antioqueño; luego de las obras de repavimentación de la pista.

Entre el 2011 y el 2014 se realizaron inversiones por \$29.878 millones en la reparación de la Iluminación de la pista y las calles de rodaje, la señalización de la pista, el sistema visual indicador de pendiente (PAPI), la ampliación de

la pista y del terminal de carga. En el 2015 y 2016 se invirtieron cerca de \$13.290 millones en la repavimentación de la pista de aterrizaje.

El Aeropuerto cuenta hoy con una pista de 1.964 metros de longitud, 45 metros de ancho y un PCN de 47 metros, además de franjas, resas y llaves de volteo.

Tiene frecuencias a Bogotá, Medellín y Quibdó, operadas por aerolíneas como ADA, Satena y Easyfly, y se espera que nuevas aerolíneas empiecen a operar.

4. AEROPUERTO LAS BRUJAS DE COROZAL (SUCRE)



En este aeropuerto, que también sirve a la ciudad de Sincelejo, se invirtieron entre 2015 y 2016, \$34.025 millones lo que permitió climatizar las salas de abordaje, de espera y de reclamo de equipaje, lo cual mejora sustancialmente las condiciones de los pasajeros y de quienes laboran en la terminal, así mismo se realizó la ampliación y repavimentación de la pista, pasando de 1.400 metros de largo y 22 metros de ancho a 1.820 metros de largo y 30 metros de

ancho, lo que permitirá recibir aeronaves de mayor peso y tamaño. Ahora podrán aterrizar aviones con capacidad de 120 pasajeros lo que se convierte en un nuevo impulso al turismo de zonas como el Golfo de Morrosquillo y al desarrollo económico de la región.

Entre 2011 y 2013 se realizaron obras por \$8.076 millones para la señalización y ampliación de la pista de rodaje y plataforma, y las obras en la terminal de carga.

5. AEROPUERTO LOS GARZONES DE MONTERÍA



En el Aeropuerto se adelantan obras de ampliación de la terminal de pasajeros, la cual dejará a la capital de Córdoba con unas instalaciones más confortables y en sintonía con la demanda de pasajeros que se está teniendo en esta región.

Entre el 2011 y 2014 se adelantaron obras por un total de \$42.262 millones, que se invirtieron en el sistema de luces de aproximación categoría 1, sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación, ampliación lateral de la pista, la cual pasó de 36 a 45 metros.

Se ejecutaron obras también en la plataforma de la terminal de carga, en la plataforma de la terminal de pasajeros, se amplió y remodeló el parqueadero, y las vías de servicio terrestre para vehículos.

Desde el 2015 a la fecha se ejecutan más de \$53.050 millones en obras que están concluidas en su mayoría, las cuales fortalecerán la operación aérea.

Se terminó la repavimentación pista de aterrizaje, también se instaló el sistema ALS, y se amplió el terminal de pasajeros en 4,959 m², alcanzando los 9.137 m².

6. AEROPUERTO EL CARAÑO DE QUIBDÓ



Entre 2012 y 2014 se realizaron obras por \$44.306 millones que incluyen el sistema visual indicador de pendiente (PAPI), ampliación de márgenes de pista, mantenimiento de pista, áreas de seguridad extremo de pista resa, ampliación de la plataforma sector terminal de pasajeros y terminal de carga.

Desde el 2015 se está realizando una nueva ampliación y modernización, que les dejará a los chocoanos una terminal de pasajeros completamente renovada y un centro de servicios adyacente.

También se está ampliando la pista y la plataforma que permitirá el aterrizaje de aviones de mayor capacidad como los AIRBUS 318, 319, 320, el proyecto está generando en la actualidad más de 600 empleos directos.

Las obras ascienden a los \$179.210 millones. La terminal de pasajeros tienen una inversión de \$10.621 millones y quedará con un área de 5.110 m², 1.850 metros más que en la actualidad, además crecerá en número de counters para las aerolíneas y en espacio para las salas de abordaje, salas de reclamo de equipajes y locales comerciales.

Este aeropuerto, es una obra que traerá desarrollo a esta región, generando empleo y grandes oportunidades para los chocoanos.

En cuanto a las obras de ampliación y repavimentación de la pista, está previsto que ésta pase de 1.400 metros a 1.800 metros, la plataforma quedará con un área de 12.800 m², 2.800 m² más que en la actualidad. La inversión en este aspecto se estima en \$80.766 millones.

En el centro de servicios se están invirtiendo \$71.900 millones, el cual contará con un puente peatonal, que da acceso a la zona de parqueaderos y que conectará las dos estructuras, el cual tendrá un área de 19.888 m² distribui-

dos en varios niveles. En este espacio los visitantes podrán encontrar 80 locales comerciales, cinco para entidades bancarias y seis para las aerolíneas, dos modernos salones de conferencias y un hotel con 50 habitaciones.

El centro de servicios contará con el primer cine de Quibdó, el cual estará dotado con cuatro salas, allí también estará ubicado el primer y único hipermercado en esta ciudad. Sobresale también la construcción de un centro cultural que contará con una biblioteca pública de 1.192 m², con servicios como hemeroteca, sala de cultura, salones de informática, lectura para niños, y un auditorio con tarima con capacidad para 100 espectadores, dotado con camerino y todas las comodidades para las artes escénicas.



CONCESIÓN **AEROPUERTO** **ERNESTO CORTISSOZ** DE SOLEDAD QUE SIRVE A BARRANQUILLA

La concesión tiene la administración, operación, explotación comercial, adecuación y modernización y mantenimiento del aeropuerto de Ernesto Cortissoz.

FICHA DE LA CONCESIÓN

CONECTIVIDAD Y OPERACIÓN ESTRATÉGICA:

Cuenta con una ruta internacional a la ciudad de Miami (Estados Unidos), y nacionales a Bogotá, Cali.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 15/05/2015
- Fecha de Terminación Estimada: 15/05/2030
- Inversión: \$345.000 millones



El aeropuerto se encuentra en etapa de construcción y se espera que antes de finalizar el 2018 las obras principales como la remodelación de la terminal actual y la repavimentación de la pista estén completamente terminadas.

Entre los avances del proyecto se destacan a la fecha la recuperación del sistema de aire acondicionado y el mantenimiento de los puentes de abordaje, la reparación y puesta en funcionamiento de la planta de agua residual, el alumbrado de la plataforma de carga y comercial, la normalización de los sistemas de ayudas visuales y los diseños de detalle del lado aire.

Entre las obras que se realizarán en el Cortissoz

sobresalen la modernización y ampliación de la terminal de pasajeros en más de 5.000 m². De igual forma, la renovación de los equipos de la terminal como puentes de abordaje, sistema de manejo de equipajes y pantallas de información entre otros. La zona de parqueaderos alcanzará más de 15.600 m².

Para optimizar la operación aérea se construirá un área de abastecimiento de combustible de 5.000 m², una nueva terminal de carga, una nueva terminal de aviación general y corporativa, y se construirá un edificio para el mantenimiento de aeronaves.

La pista y calles de rodaje serán repavimentadas en total y se renovarán los sistemas de iluminación.

CONCESIÓN **AEROPUERTO** RAFAEL NÚÑEZ DE CARTAGENA

El concesionario tiene a cargo la administración, operación, mantenimiento y construcción de obras de modernización y expansión del aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena.

FICHA DE LA CONCESIÓN

CONECTIVIDAD Y OPERACIÓN ESTRATÉGICA:

Este terminal aéreo cuenta con conexiones a Norteamérica, Centroamérica y en diciembre iniciará operaciones a Europa.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 25/09/1996
- Fecha de Terminación Estimada: 25/09/2020
- Inversión: \$93,431 millones



Se han ejecutado inversiones en el aeropuerto en los siguientes ítems: construcción del edificio SEI, ampliación de la franja de pista y construcción de nuevo cerramiento, readecuación plataforma sur (aprovechamiento del antiguo edificio de bomberos como taller de mantenimiento, mediante reforzamiento estructural a la NSR-10 y adecuación), modernización de las bodegas handling y centro de acopio (obra voluntaria), ampliación del actual muelle internacional y construcción de sala VIP.

La Agencia en compañía de la Aerocivil realizó las gestiones para lograr la disminución de la tasa internacional de USD\$92 a USD\$38, medida que inicio su implementación a partir del 01 de enero de 2015, por un periodo de prueba de 2 años.

Actualmente, se estudian opciones para la ampliación del aeropuerto y/o la construcción de uno nuevo a las afueras de la ciudad.

Este aeropuerto es uno
de los más representativos
de la costa caribe colombiana

CONCESIÓN **AEROPUERTO** **ALFONSO BONILLA ARAGÓN** DE PALMIRA QUE SIRVE A CALI

El concesionario tiene a cargo la administración, explotación y operación del área concesionada del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Palmira.



FICHA DE LA CONCESIÓN

AEROPUERTO: Alfonso Bonilla Aragón de Palmira, que sirve a la ciudad de Cali.

CONECTIVIDAD Y OPERACIÓN ESTRATÉGICA:

Este terminal aéreo cuenta con conexiones a Miami, Amsterdam, Nueva York, Quito y Madrid, y nacionales con Bogotá, San Andrés, Medellín, Buenaventura y Tumaco.

DATOS DEL PROYECTOS

- Fecha de Acta de Inicio: 01/09/2000
- Fecha de Terminación Estimada: 01/09/2020
- Inversión: \$182.123 millones

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS:

Nuevo cuartel de bomberos y primera etapa de remodelación del edificio actual y viaducto de acceso.



Entre el 2015 y el 2017 se tiene prevista una inversión de \$182.123 millones en obras que ya están en marcha para la completa modernización del Aeropuerto de Cali.

Las obras, que iniciaron en noviembre de 2014, consisten en la expansión del aeropuerto, que incluye el nuevo edificio del terminal internacional, la plataforma, los accesos y urbanismos.

Se destaca el avance de la remodelación del muelle nacional y su respectiva señalización. Con la transformación que tendrá el aeropuerto, el área del edificio pasará de 38.454 m² a 58.057 m²; de 44 puestos de chequeo se pasarán a 60, y se contará además con un total de 16 puertas de embarque, 4 más de las ya existentes.

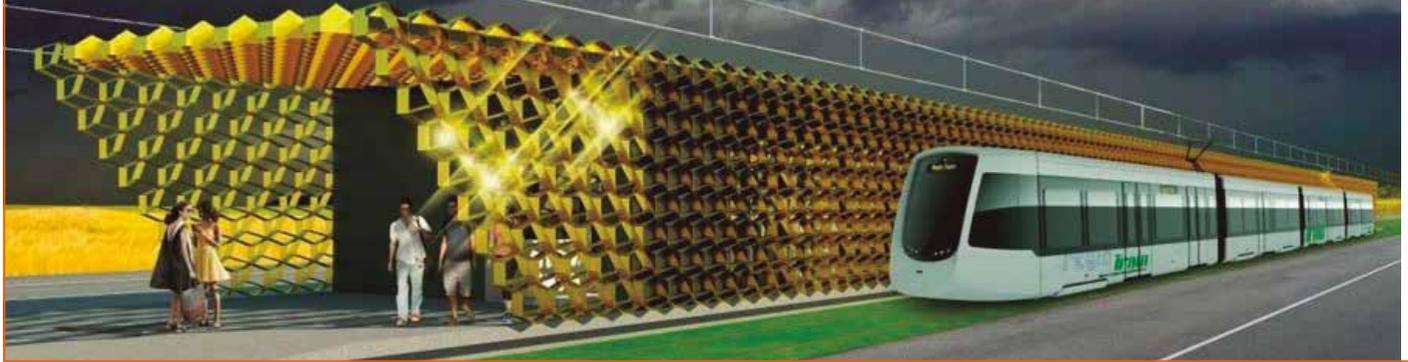
Para mayor comodidad de los viajeros y usuarios habituales del aeropuerto, se instalarán 7 nuevas escaleras eléctricas para quedar con un total de 11; y 4 ascensores más que sumarán en total 8. También se duplicarán las bandas de equipaje, de 4 que están en servicio en la actualidad se pasará a 8, y de 4 bandas descensoras, se pasarán a 6.

El proyecto también contempla, la construcción de un viaducto de 3.000 m², el cual inició operación en junio del año en curso, y obras de urbanismo de aproximadamente 10.000 m². Dentro del proyecto de expansión del aeropuerto, también se está trabajando en la ampliación de la plataforma, la cual pasará de 115.610 m² a 170.410 m².

Con la culminación total del proyecto se espera que el aeropuerto crezca en un 20% su capacidad con adecuados niveles de servicio. 



ASÍ ESTÁ CONCEBIDO EL REGIOTRAM PARA BOGOTÁ Y CUNDINAMARCA



El Regiotram es un proyecto de iniciativa privada, presentado a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), que pretende implementar un Tren Ligero que conectará a los municipios de Facatativá, Madrid, Mosquera y Funza con Bogotá en un recorrido sobre la vía férrea actual, de 41 kilómetros (Km), de los cuales 15 Km se encuentran en la zona urbana de Bogotá. Este sistema ferroviario, particularmente diseñado para redes que se desarrollan en áreas urbanas y suburbanas, actúa como un tren de cercanías en la parte interurbana y como un tranvía dentro de la ciudad.

En total, el proyecto contempla la construcción de 18 estaciones, 12 de las cuales se ubicarán dentro de Bogotá. También se proyecta la construcción de 7 intersecciones elevadas (Avenida Ciudad de Cali; Avenida Boyacá; Carrera 100; Carrera 30 – NQS; Avenida de las Américas; Avenida Caracas y Carrera 68), garantizando que las troncales Transmilenio existentes y futuras que cruzan por el corredor cuenten con una prelación operacional sobre el tren en su recorrido.

El proyecto está concebido de manera integral, es decir, se desarrollarán todas las etapas: construcción, operación y mantenimiento, garantizando así su sostenibilidad durante 40 años. En inversión en Capex la cifra alcanza \$1,66 billones de 2015. La financiación estará a cargo del privado en un 70%, y el 30% restante será financiado conjuntamente entre la Nación y la Gobernación.

Se prevé que en su primer año de operación se movilizarán 211 mil pasajeros al día, de los cuales 122 mil son habitantes de Bogotá.

Algunos de los beneficios de este proyecto son:

- Disminución de los tiempos de viaje de los pasajeros que se encuentran en su zona de influencia: un claro ejemplo ocurrirá con los habitantes de Fontibón que hoy toman 45 minutos para llegar al centro de Bogotá, y con el Regiotram llegarían en 29 minutos, reduciendo su tiempo de desplazamiento en 35%.
- Este sistema manejará la misma tarifa que tiene Transmilenio, comportándose como una troncal del sistema integrado de transporte.
- Se implementará un sistema de última tecnología de trenes: 100% electrificados, con cero emisiones y niveles muy bajos de ruido, un sistema de transporte de tracción eléctrica capaz de reaprovechar la energía que se emite en la frenada, un sistema eficiente de frenado que garantiza altos niveles de seguridad tanto a nivel urbano como suburbano, 84% de piso bajo para facilidad de acceso incluso de personas con movilidad reducida, mujeres embarazadas, niños y adultos mayores, con altos niveles de confort por ser un modo de transporte guiado, garantiza un gran nivel de confiabilidad en la puntualidad de los servicios.
- Las zonas por donde transcurre el proyecto tendrán una renovación urbana por efecto de su implementación. En un futuro, de desarrollarse el aeropuerto complementario a El Dorado, esta línea podrá configurarse como una conexión rápida, cómoda y puntual de los dos aeropuertos. 



ASÍ EVOLUCIONA LA **INFRAESTRUCTURA FÉRREA**

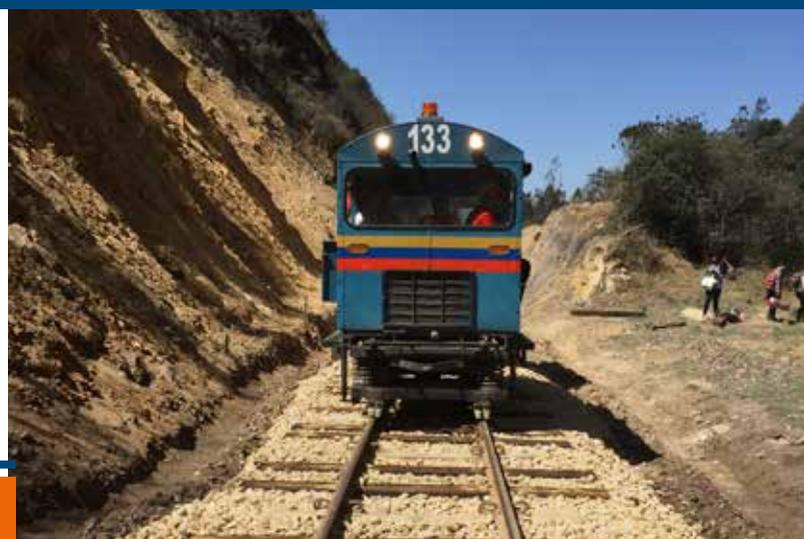
En este momento se adelantan obras en tres de los cuatro grandes corredores férreos del país.

La infraestructura férrea del país está compuesta por 3.338 kilómetros (Km) de red, 1.725 Km están a cargo del Inviás y 1.613 Km a cargo de la ANI. De los cuales ha entregado una parte en concesión a privados para la operación y mantenimiento, y otros tramos los ha adjudicado a contratistas para que por obra pública reparen y vigilen las líneas.

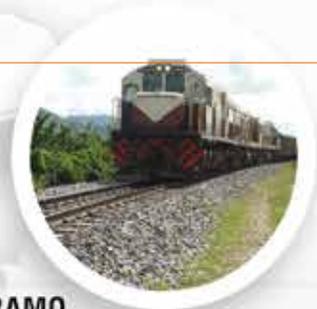
Las vías férreas del país, que por el momento no se encuentran interconectadas para la operación, forman parte de un sistema compuesto por cuatro grandes corredores: el primero es el Central, que va desde La Dorada hasta Santa Marta y tiene 805 Km; el segundo es el del Pacífico, de 498 Km de longitud y se extiende por Buenaventura-Zaragoza (Valle del Cauca)

La Felisa-Zarzal- La Tebaida (Quindío). El tercer corredor es el de Bogotá-Belencito, de 308 Km y el cuarto es privado y corresponde a El Cerrejón, donde hay 150 Km que llegan hasta Puerto Bolívar.

El corredor central está dividido en dos grandes tramos: el primero va de La Dorada a Chiriguaná, que acaba de terminar la Unión Temporal Ferroviaria Central, y el segundo, desde Chiriguaná hasta la Sociedad Portuaria de Santa Marta, concesionado a Ferrocarriles del Norte de Colombia. Desde 2011 hasta 2015 a la infraestructura férrea del país se le dio un nuevo aire: se han reactivado tramos, ha aumentado la cantidad de carga movilizada en otros y se han reparado los daños causados por la ola invernal de los años 2010 y 2011. 



LÍNEAS FÉRREAS DEL PAÍS



2 SEGUNDO TRAMO
CHIRIGUANÁ - SANTA MARTA



1 PRIMER TRAMO
DORADA - CHIRIGUANÁ



3 CORREDOR
BOGOTÁ - BELENCITO



4

3



4 CORREDOR DEL
PACÍFICO



CONVENCIONES

- Ciudades Capitales
- Municipios
- ▨ Vías férreas
- 🚂 Tramos referidos

CORREDOR

CHIRIGUANÁ - SANTA MARTA

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Chiriguaná (Cesar)
- Santa Marta (Magdalena)

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto permite la movilización de carbón desde las minas ubicadas en La Loma (Cesar) hasta los puertos especializados de carbón en Ciénaga (Magdalena) y la posibilidad de movilizar carga mixta y trenes turísticos desde Santa Marta hacia el interior del país.

DATOS DEL PROYECTO

Fecha de Acta de Inicio: 3 marzo de 2000

Fecha de Terminación Estimada: 2 de marzo de 2030

Longitud del Proyecto: 245 Km

Puentes: 91

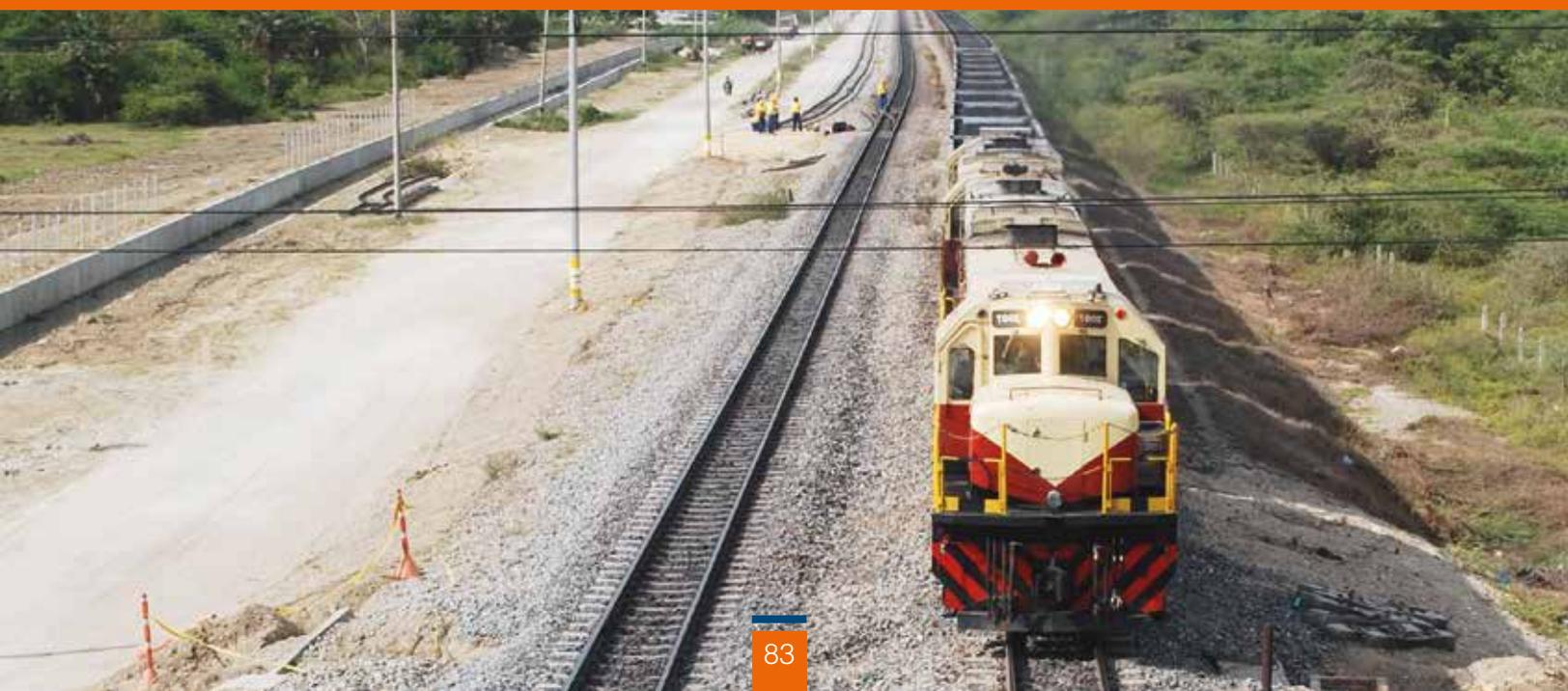
Km en condiciones de Operación: 245 Km

Km de 2da línea: 152 Km

Inversión: USD\$216 millones

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Este corredor está concesionado a Ferrocarriles del Norte de Colombia (Fenoco). Allí se ha implementado el sistema de control de trenes (ITCS) y se está construyendo una segunda línea en el corredor La Loma - Ciénaga.

También se está ejecutando un plan de reasentamiento por etapas con familias que habitaban sobre el corredor férreo, iniciando en los corregimientos de Loma Colorada (Bosconia), La Estación (Algarrobo), Guamachito, Valera y Río Frío (Zona Bananera), y se adelantan además 2 contratos de formulación de plan de reasentamiento para Bosconia, Fundación y Zona Bananera.



FERROCARRIL DEL PACÍFICO

Esta es una de las concesiones que ha entregado la ANI para adelantar trabajos de infraestructura férrea en el país.

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Buenaventura (Valle del Cauca) - La Tebaida (Quindío) y Zarzal (Valle del Cauca) y La Felisa (Caldas)

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto permite la movilización de carga mixta para transporte intermodal, desde los Puertos de Buenaventura hacia el Puerto Seco de La Tebaida. Se busca también conectar por vía férrea la zona franca de Pereira con la zona portuaria de Buenaventura. Desde el centro del Valle del Cauca también se realiza movilización de productos agrícolas con vocación de exportación.

DATOS DEL PROYECTO:

- Fecha de Acta de Inicio: 14 marzo de 2000
- Fecha de Terminación Estimada: Marzo de 2030
- Longitud del Proyecto: 498 Km
- 164 puentes y 33 túneles
- Km en condiciones de Operación: 380 Km
- Inversión: USD\$32 millones

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Mediante un contrato de concesión con Ferrocarril del Pacífico SAS se recuperaron las condiciones de operación en 343 Km de



vía, se atendieron 7 puntos críticos en el tramo Buenaventura - La Tebaida, se instaló el sistema de seguridad TAWS, se incorporaron para la operación 4 locomotoras serie R22 y se asignaron 2 locomotoras más de la nación serie U18 que fueron repotenciadas. Se adecuaron además para el transporte de contenedores un total de 92 vagones.



CORREDOR DORADA - CHIRIGUANÁ

ORIGEN - DESTINO PROYECTO: La Dorada (Caldas) - Chiriguaná (Cesar), Ramal Capulco al Puerto Coal Corp sobre el río Magdalena (Antioquia) y Ramal Grecia - Cabañas (Antioquia)

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto permite el transporte de carga multipropósito desde el interior del país, iniciando en el departamento de Caldas, con influencia en Cundinamarca, Tolima, Huila y el eje cafetero. El tren también atraviesa los departamentos de Antioquia,



"LAS OBRAS GARANTIZARON

✓ **CONECTIVIDAD**
DEL CORREDOR
FÉRREO

LUEGO DE LOS DAÑOS

CAUSADOS
POR LA OLA
INVERNAL

DE LOS **2010 y 2011**
AÑOS EN EL PAÍS"



Santander, Norte de Santander, Cesar y termina en el puerto de Santa Marta (Magdalena), luego de hacer tránsito por la concesión de Fenoco.

DATOS DEL PROYECTOS

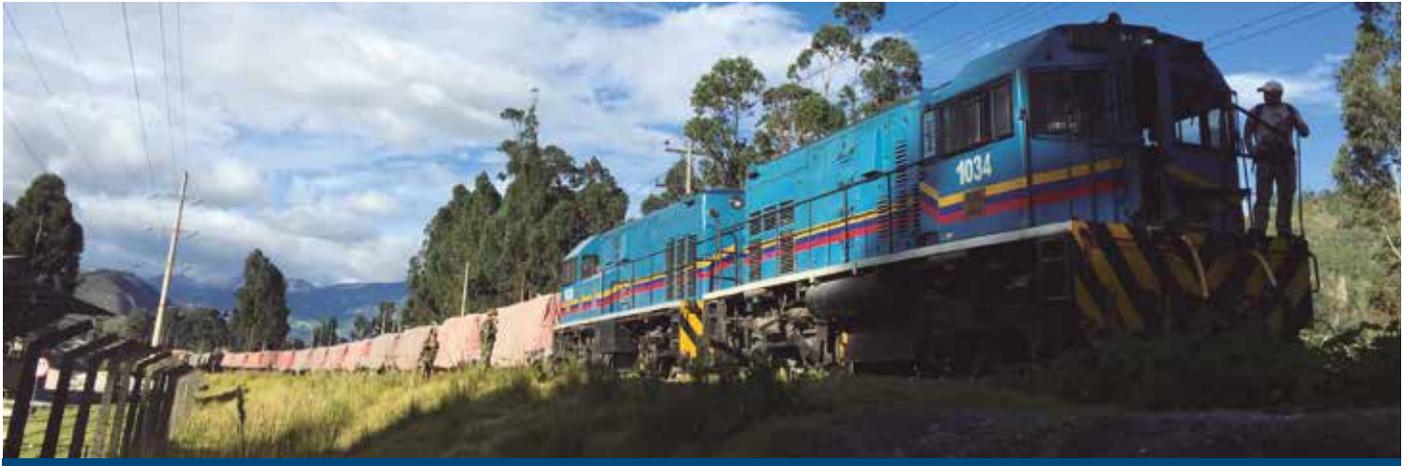
- Fecha de Acta de Inicio: 31 de octubre de 2013
- Fecha de Terminación Estimada: Febrero de 2017
- Longitud del Proyecto: 561 Km
- Puentes: 115
- Km en condiciones de Operación: 559 Km
- Inversión: \$114.155 millones

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Mediante el contrato de obra pública, 418 de 2013, se atendieron cerca de 50 puntos críticos que permitieron la recuperación y puesta en condiciones de operación de la vía. Se hicieron además actividades de mantenimiento y mejoramiento durante todo el corredor.



CORREDOR BOGOTÁ - BELENCITO

Las obras ya se terminaron y en este momento se continúa con trabajo de mantenimiento y administración.



ORIGEN - DESTINO PROYECTO: Facatativá – Bogotá, Bogotá – Belencito y Bogotá – Zipaquirá.

CONECTIVIDAD ESTRATÉGICA: Este proyecto permite la conectividad del departamento de Cundinamarca y Boyacá con Cundinamarca para la movilización de carga y pasajeros por el modo férreo.

DATOS DEL PROYECTO

- Fecha de Acta de Inicio: 31 octubre de 2013
- Fecha de Terminación Estimada: Febrero de 2017
- Longitud del Proyecto: 318,3 Km
- 41 puentes y 3 túneles
- Km puestos en Operación: 257 Km
- Inversión: \$128.280 millones

PRINCIPALES OBRAS ENTREGADAS: Mediante contrato de obra pública No. 356 de octubre de 2013, se atendieron 72 puntos críticos en todo el corredor que permitieron poner en condiciones de operación la vía férrea entre Bogotá y Belencito; y mantener en operación los ramales, La Caro – Zipaquirá y Bogotá – Facatativá. 





ASÍ CRECE LA **INFRAESTRUCTURA** PORTUARIA DE COLOMBIA

Los últimos años marcaron un hito histórico en inversiones en el sector portuario.

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) administra 55 concesiones: 3 en La Guajira, 6 en Magdalena; 27 en Bolívar, 5 en Sucre, 1 en Antioquia, 8 en Valle del Cauca, 4 en Nariño y 1 en San Andrés y Providencia, los cuales, entre enero y junio de 2016 movieron 99 millones de toneladas de carga.

Entre 2011 y 2015, se realizaron inversiones en zonas portuarias de uso público por valor más USD\$2.200 millones, con inversiones anuales entre USD\$300 y USD\$400 millones. Se modernizaron las sociedades portuarias de Buenaventura, Cartagena y Santa Marta y los terminales especializados en contenedores como TCBuen en Buenaventura y Contecar en Cartagena.

También se invirtió en dragados en los canales de acceso al Puerto de Buenaventura y a la zona portuaria de Ciénaga para adecuarse a la ampliación del Canal de Panamá.

En el campo ambiental también existieron grandes avances. Los principales puertos de carbón como Puerto Nuevo, Drummond, Puerto Brisa y Mamonal construyeron terminales con bandas transportadoras encapsuladas

“SE INVIRTIERON ENTRE
300 y 400



MILLONES
DE DÓLARES
CADA AÑO”



y equipos para el cargue directo a buques con el objetivo de evitar la contaminación y hacer mucho más eficiente la carga del producto.

Además, la infraestructura portuaria se ampliará con nuevas terminales como Puerto Cayao en Cartagena y Puerto Solo, en la Bahía de Buenaventura.

ZONAS PORTUARIAS

LA GUAJIRA

MAGDALENA

BOLÍVAR

SUCRE

ANTIOQUIA

SAN ANDRÉS Y
PROVIDENCIA

CONVENCIONES

ZONA PORTUARIA	TERMINALES PORTUARIOS EXISTENTES
Guajira (Uribia, Manaure y Dibulla)	3
Magdalena (Santa Marta y Ciénaga)	6
Bolívar (Cartagena)	27
Sucre (Tolú, Coveñas y Golfo de Morrosquillo)	5
Antioquia (Urabá)	1
Valle del Cauca (Buenaventura)	8
Nariño (Tumaco)	4
San Andrés y Providencia (San Andrés)	1
TOTAL	55

VALLE DEL CAUCA

NARIÑO

Puerto TCBUEN - Buenaventura



EL INICIO DE LAS CONCESIONES PORTUARIAS

El periodo de las concesiones portuarias empezó con la Ley 1ª de 1991, con esta Ley se dio en Colombia una nueva estructura del sector portuario, y su propósito fue el de eliminar las prácticas monopolísticas, mejorar la competitividad y definir la actividad portuaria como de interés público otorgando al Estado a través del Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes) y del Ministerio de Transporte, la función de ente planificador.

Lo anterior para el desarrollo de las concesiones portuarias que en virtud de estas la Nación, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o éstos, para la construcción y operación de un puerto a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

LA IMPORTANCIA DEL SECTOR PORTUARIO PARA EL PAÍS

El sector portuario se hace importante para el país, en la medida en que permite la eficiencia y competitividad de las cadenas productivas a nivel nacional, gracias a que a través de puertos eficientes se estimula la competitividad entre los mismos, e impulsa el desarrollo de la región donde se localice, logra además la reducción de los costos de transporte y facilita las importaciones y exportaciones del



país; adicionalmente, el sector portuario proporciona a los diferentes agentes que intervienen en las operaciones, la facilidad de cumplir con objetivos específicos que buscan mejorar la labor de cada uno de ellos.

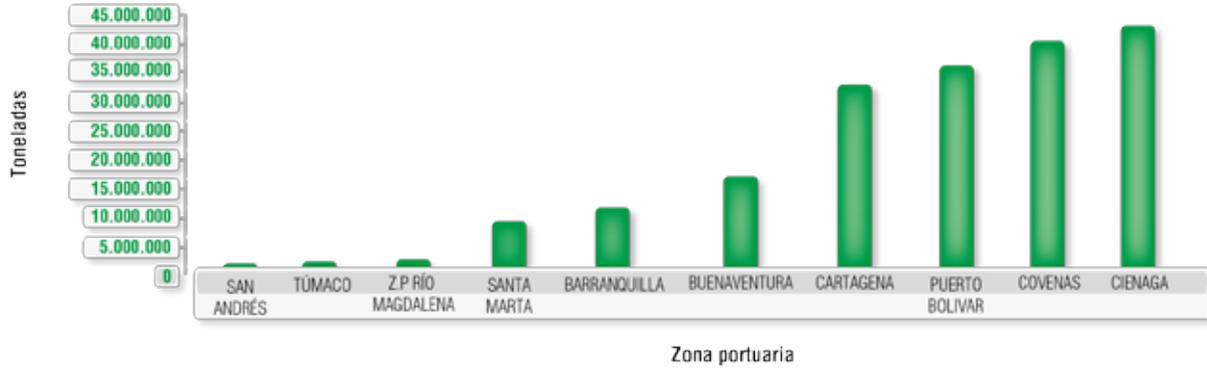
Los puertos marítimos no son simples puntos de intercambio entre modos de transporte actuando de forma aislada, por el contrario, se convierten en puntos nodales en las cadenas productivas, funcionando no solamente como medios de distribución de bienes y servicios, sino también ofreciendo a las empresas usuarias actividades con mayor valor agregado, en el marketing, en la cadena de transporte y en el comercio, por el desarrollo de las zonas de libre comercio, cada vez más asumen una posición importante en el comercio internacional, es así como para el país, los puertos marítimos se están transformando en centros integrados de transporte y plataformas logísticas, generando nuevos negocios e ingresos a nivel nacional.

INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN ZONA DE USO PÚBLICO

Cifras en Dólares (USD)

ZONA PORTUARIA	ENERO - DICIEMBRE		
	2014	2015	2016 (EN EJECUCIÓN)
Guajira	87.004.085	0	0
Cartagena	83.664.941	124.563.965	34.687.747
Santa Marta	79.997.872	4.471.562	1.218.515
Golfo de Morrosquillo	6.130.593	0	0
San Andrés	0	19.000	0
Tumaco	0	0	0
Urabá	798	0	0
Buenaventura	163.618.826	227.353.074	99.212.932
TOTAL	420.417.116	356.407.601	135.112.194

TRÁFICO PORTUARIO POR ZONA PORTUARIA 2015



Las anteriores inversiones están relacionadas con el desarrollo de infraestructura en la zona de uso público, respecto de las inversiones realizadas en las zonas adyacentes de propiedad privada los valores de inversión se asimilan. En trámite se tienen 19 proyectos, para un total de inversión de USD\$1,257 millones.



- 8 Zonas Portuarias**
- 55 Concesiones ANI**
- 15 Solicitudes de Concesión**
- USD 2.200 millones**
Inversiones 2010 -2015
- 2 Puertos Ranking CEPAL**
Movimiento de contenedores
Cartagena y Buenaventura



Sociedad Portuaria Regional Cartagena



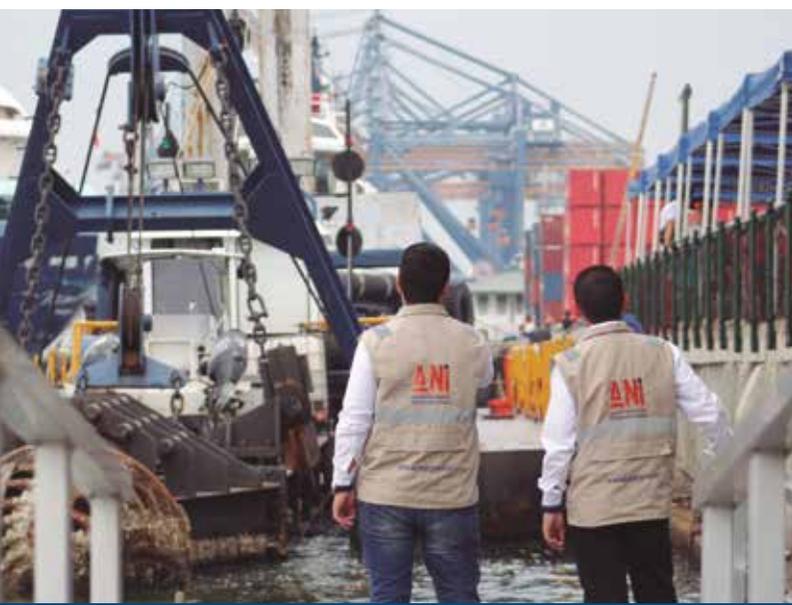
Sociedad Portuaria Regional Buenaventura

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), actualmente tiene solicitudes en trámite donde se busca la modernización y ampliación de los terminales portuarios en operación con el objetivo de preparar al país para los retos futuros respecto de movilización de carga de comercio exterior, el país cuenta con una capacidad instalada para atender el mercado actual de transporte de mercancías (Capacidad Instalada aproximada de 379

millones de toneladas año – carga movilizada 2014 fue de 184 millones de toneladas). Las nuevas iniciativas a otorgar en concesión buscan incrementar el transporte de carga marítima en 45 millones de toneladas año acorde a los retos comerciales que enfrentará el País para los próximos años.

Adicionalmente se busca, mejorar la conectividad intermodal ya que es primordial para ser competitivos, para ello la ANI contrató las concesiones viales de Cuarta Generación (4G) y está ejecutando inversiones en concesiones férreas, respecto a Cormagdalena esa entidad contrató la intervención del río Magdalena, lo que permitirá a futuro mejorar la eficiencia del transporte.

Los retos para los puertos colombianos están dados en mayor eficiencia operativa, administrativa y organizativa, alta productividad; eficiencia en el manejo del puerto, sus procedimientos, servicios y reglamentos; eficiencia administrativa expandida y organizativa; bajo riesgo técnico y comercial para los usuarios. Estos nuevos puertos son el horizonte de crecimiento y eficiencia, que permitirá a los operadores portuarios enfrentar las condiciones de competencia interportuaria creciente que produce el desarrollo de la tecnología de transporte, la economía de escala en los puertos y la disminución de los costos. 



ZONA PORTUARIA CARTAGENA

Las inversiones entre 2010 y 2015 se hicieron principalmente en grúas pórtico y dragados.

La Zona Portuaria Cartagena tiene la mayor cantidad de terminales portuarios en el país (27). Los más grandes son el Terminal de Contenedores de Cartagena (Contecar), la Regional Cartagena, Puerto Bahía, el Puerto de Mamonal y la Refinería de Cartagena (Reficar).

Entre 2010 y 2015 se invirtieron más de USD\$525

millones en la zona, lo que la convirtió en la segunda área portuaria del país con inversiones más altas, después de Buenaventura.

Los terminales de Contecar, Sociedad Portuaria de Cartagena y el Muelle Turístico de Edurbe, tienen 11 sitios de atraque, acondicionados para maniobras de atención a barcos de carga y de pasajeros.

CONCESIÓN PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA

ESPECIALIDAD: Carga general y Contenedores

UBICACIÓN: Distrito de Cartagena - Vía Mamonal

DESCRIPCIÓN: La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena recibió el terminal de Colpuertos en el año 1993, mediante un contrato de concesión que le exigía una serie de contraprestaciones y compromisos con el fin de modernizar las instalaciones.

Este terminal de servicio público cuenta con las instalaciones, muelles, patios, bodegas de almacenamiento, junto con los más modernos equipos para la manipulación de carga contenerizada y mercancía suelta, que ofrecen los menores tiempos de tránsito y está en excelentes condiciones de seguridad.

VALOR INVERSIÓN EN LA ZONA DE USO PÚBLICO:

USD\$121 millones

CAPACIDAD: 2 millones de contenedores (teus) al año.

PLAN DE INVERSIÓN: Construcción del Terminal marítimo especializado en carga general y contenedores.

A destacar entre el año 2011 y 2015, el concesionario adquirió 5 grúas de patio o RTG y sustituyó 2 grúas pórtico, por unas con mejores especificaciones técnicas mejorando así la eficiencia del terminal y la utilización las instalaciones e infraestructura portuaria concesionada.

Además, realizará la demolición de bodegas para la construcción de patios de almacenamiento.





CONCESIÓN PORTUARIA **TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA - CONTECAR**

ESPECIALIDAD: Contenedores, carga general

UBICACIÓN: Bahía de Cartagena, en el sector de Ceballos, Zona Industrial de Mamonal.

DESCRIPCIÓN: Terminal de servicio privado que se distingue por ser uno de los más eficientes del continente.

VALOR INVERSIÓN EN LA ZONA DE

USO PÚBLICO: USD\$182 millones

CAPACIDAD: 3,5 millones de contenedores (teus) al año.

PLAN DE INVERSIÓN: Extensión y operación del muelle marginal a un total de 967 metros (mt), adquisición de 9 grúas pórtico y Equipos de inspección no intrusiva, pavimentación de patios de almacenamiento y dragado a 16,5 mt en zonas de maniobra y muelle.

Además, para facilitar el atraque de buques Ro-Ro, construyó dos duques de alba al extremo sur del muelle.

Esta posición está equipada para que el cargue y descargue de vehículos se realice en forma independiente de la operación de contenedores.

SOCIEDAD PORTUARIA **REFICAR**

ESPECIALIDAD: Hidrocarburos y Coque

UBICACIÓN: Sector de Mamonal Bahía de Cartagena

DESCRIPCIÓN: Es un terminal de uso privado, en el cual se construyó un muelle Roll On – Roll Off, para el manejo de cargas de coque y las relacionadas al proyecto del grupo empresarial ECOPEPETROL.

Así mismo por medio de la concesión, la empresa colombiana de petróleos ECOPEPETROL administra y opera un grupo de muelles, los cuales están agrupados en el Terminal Néstor Pineda y Terminal Refinería. Estos muelles son la puerta que comunica al negocio de la refinación con los mercados del mundo y el centro petrolero de Colombia.

VALOR INVERSIÓN EN LA ZONA DE USO PÚBLICO: USD\$45.5 millones

CAPACIDAD: 6.5 millones de toneladas

PLAN DE INVERSIÓN:

- Refinería de Cartagena S.A: El plan de inversiones del proyecto consistió en la construcción y puesta en funcionamiento del Muelle Roll On – Roll Off, por un valor de USD\$7.6 millones.
- Sociedad Ecopetrol S.A: El plan de inversiones del proyecto consiste en la modernización de los terminales Néstor Pineda y Terminal Refinería especializados en el manejo de hidrocarburos y el aporte al canal de acceso de la Bahía de Cartagena por un total de valor de USD\$48.9 millones.

EN CARTAGENA, ESTÁ LA
MAYOR CANTIDAD
DE PUERTOS DEL PAÍS





SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO DE MAMONAL

ESPECIALIDAD: Multipropósito (Contenedores, Carga General, Carbón y otros, Gráneles solidos como Coque y Petcoke)

UBICACIÓN: Cartagena (Bolívar)

DESCRIPCIÓN: Es un terminal de servicio público, por su especialidad está diseñado para recibir carga extra-pesada y extra-dimensionada, está ubicado muy cerca del canal de acceso a la Bahía de Cartagena y del canal del Dique y está muy cerca de las carreteras de interconexión con el norte, oriente, occidente y centro del país.

VALOR INVERSIÓN EN LA ZONA DE USO PÚBLICO: USD\$18.6 millones

CAPACIDAD: 3 millones de toneladas al año.

PLAN DE INVERSIÓN: En este terminal portuario se realizó la ampliación del muelle y la reubicación de la piña de amarre para completar una línea de atraque de 530 metros (mt), se implementó el sistema de cargue directo de carbón, coque y Petcoke, y se adquirió un apilador de doble brazo o cargador de buques y se realizó un dragado para atender buques entre 10 y 12.5 mt de calado.

SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA

ESPECIALIDAD: Multipropósito, Gráneles Líquidos (Hidrocarburos), Gráneles Sólidos y carga general

UBICACIÓN: Extremo Norte de la Isla de Barú, Bahía de Cartagena.

DESCRIPCIÓN: Es una terminal con vocación pública que facilita el transbordo de mercancías y se presenta como la mejor opción de exportación para pequeños, medianos y grandes productores nacionales, además de ser una puerta de entrada eficiente y valiosa para las importaciones que llegan al territorio colombiano.

VALOR INVERSIÓN EN LA ZONA DE USO PÚBLICO: USD\$107.1 millones

CAPACIDAD: Muelle de líquidos: Dos posiciones de atraque que pueden manejar buques de 80.000 y 150.000 toneladas.



- Muelle de barcazas: Capacidad de 45.000 toneladas día.
- Capacidad de almacenamiento de líquidos: 2,6 millones de barriles

- Multipropósito: Terminal de secos, 22 de hectáreas de capacidad de manejo de carga seca general. Al granel y rodante.
- El terminal tiene una capacidad de 150.000 Teus anuales.

PLAN DE INVERSIÓN: El proyecto se integra con dos terminales, uno para cargas líquidas y otro para cargas secas, el Muelle tipo pantalán o plataforma off Shore para buques tanqueros de 80.000 hasta 150.000 DWT, estará

conectado con las instalaciones en tierra mediante una pasarela de soporte para tuberías, las plataforma de operaciones estarán equipadas con y brazos de carga.

El Muelle para cargas secas tendrá 520 mt de longitud con dos posiciones de atraque, la primera con longitud de 320 mt habilitada para el cargue y descargue de mercancías, dos viaductos de conexión a las instalaciones de patios y bodegas.

SOCIEDAD PORTUARIA EL CAYAO

ESPECIALIDAD: Gas Natural Licuado

UBICACIÓN: Cartagena (Bolívar)

DESCRIPCIÓN: La Concesión surge por la necesidad nacional de contar con una respuesta a anunciadas condiciones climáticas que disminuían las capacidades de las hidroeléctricas y cuya respuesta eran las termoeléctricas que operan con gas natural.

El proyecto contempla la construcción y la operación de un terminal portuario de cabotaje y regasificación de gas natural GN y Gas Natural Licuado GNL y un gasoducto entre la terminal y el Sistema Nacional de Transporte, el cual se encuentra ubicado en el caribe colombiano.

VALOR INVERSIÓN EN LA ZONA DE USO PÚBLICO: USD\$ 26.1 millones

CAPACIDAD POR TONELADAS: Años normales: 860.000 M³ de GNL/año hasta 1.350.000 GNL/año, Años con fenómeno del Niño: 1.350.000 M³ de GNL/año hasta 2.934.000 M³ GNL/año



PLAN DE INVERSIÓN: Teniendo en cuenta que la ejecución del plan de inversiones en su totalidad es de 3 años, se observa como la totalidad de lo proyectado como la plataforma de descargue y acceso, los Dholpins de amarre y descargue, muelle, defensa y bitas se ejecutó en su totalidad.



TERMINAL DE CRUCEROS

Cartagena se ha preparado cada vez más para atender el atraque de barcos de pasajeros de gran tamaño, con una terminal moderna, segura y de las más altas calidades de confort, que recibe el 98% del turismo de cruceros del país.

Para la Terminal de Cruceros, la ANI aprobó una sesión a Edurbe que permitió complementar el muelle de cruceros a la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, para el atraque, permanencia y zarpe de naves mayores turísticas, con esto se pueden recibir 2 barcos adicionales. Actualmente en Cartagena atracan hasta 5 cruceros en simultánea y se espera llegar a movilizar hasta 500.000 turistas por temporada.

Según las estadísticas de la Sociedad Portuaria, el mayor número de turistas internacionales que recibe Cartagena son pasajeros de cruceros. Casi el doble frente a los turistas que llegan por avión. Se calcula que la nueva temporada, que inició en septiembre de 2016, dejará más de USD\$51 millones a la economía local, es decir, cerca de \$153 mil millones que se reparten en toda la cadena de servicios turísticos que van desde los conductores del servicio público y privado de transporte, pasando por guías turísticos y comerciantes de diferentes bienes y servicios.

La temporada 2016-2017 inició con la llegada del crucero Disney Wonder y se extenderá hasta el 24 de junio de 2017 con el arribo del crucero Zenith. Durante este periodo se esperan 205 recaladas de cruceros y la llegada de 557.041 pasajeros. Además, 5 cruceros visitarán por primera vez la ciudad: Aurora, MN Mein Schiff 4, Norwegian Dawn, Sirena y el Seven Seas Explorer, este último catalogado como el barco más lujoso del mundo, el cual incluyó a Cartagena dentro de sus destinos para enero del 2017.

Según datos otorgados por Procolombia, durante la Temporada 2015-2016 arribaron a Colombia un total de 229 cruceros, de los cuales Cartagena de Indias recibió 199, obteniendo un 86.89% de participación frente a otros destinos como Santa Marta (11,79%) y San Andrés



y Providencia (1,31%). La temporada anterior dejó a la economía de Cartagena USD\$47 millones, que se reparten entre agencias de turismo, taxistas, guías turísticos, comerciantes, chivas, entre otros. Durante la temporada 2015-2016 los cruceristas utilizaron 6.215 servicios de taxis, 4.018 de buses, 1.571 de vans, 267 de chivas, 148 de trolley, 101 de lanchas y 37 del Galeón.

Desde la terminal de cruceros ejercen su labor más de 300 guías de turismo, que reportan cerca de 10 mil servicios en cada temporada. En promedio se emplean 25 guías de turismo diariamente en excursiones en tierra (Shore Excursions) y 19 guías diarios de turismo independiente. A ellos se suman conductores y pilotos de buses, lanchas, taxis y demás.

Cada operación de cruceros demanda personal operativo administrativo, comercial, de mantenimiento y de seguridad, con lo cual se generan más de 90 empleos directos en la terminal. El puerto cuenta con la infraestructura necesaria para embarcar a 2.000 personas, con espacios adecuados para que los viajeros como sala de embarque, duty free, snack bar, homeporting, tiendas de artesanías. En este momento se reciben en promedio 1.100 pasajeros durante un fin de semana.

ZONA PORTUARIA DE SANTA MARTA

Una nueva forma de transportar el carbón.

Esta zona portuaria cuenta con seis terminales, entre los municipios de Santa Marta y Ciénaga, que invirtieron 480 millones dólares entre 2010

y 2015. Las mayores inversiones se registraron en los puertos carboníferos, y en la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta.

PUERTO NUEVO

ESPECIALIDAD: Exportación de carbón

UBICACIÓN: Municipio de Ciénega Magdalena

DESCRIPCIÓN: La Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S.A. es la concesionaria de un puerto de servicio público para la exportación de carbón, el cual funciona con el sistema de cargue directo a través de bandas transportadoras

VALOR INVERSIÓN EN LA ZONA DE USO PÚBLICO: USD\$ 257.7 millones

CAPACIDAD: 25.7 millones de toneladas por año

PLAN DE INVERSIÓN: Terminal de uso público, especializado en la exportación de carbón el plan de inversión consiste en un sistema de cargue directo con bandas trans-



portadoras encapsuladas, un muelle con dos posiciones de atraque y cargador de barcos con una capacidad nominal de 8.000 T/H y un dragado de profundización de 20,3 metros.



SOCIEDAD PORTUARIA AMERICAN PORT COMPANY INC (DRUMMOND)

ESPECIALIDAD: Carbón

UBICACIÓN: Ciénaga (Magdalena)

DESCRIPCIÓN: Es un terminal de servicio privado, está diseñado para el cargue de buques de hasta 17.8 mts de calado, operando con una amplia capacidad de almacenamiento de carga.

VALOR INVERSIÓN EN LA ZONA DE USO PÚBLICO: USD\$270.2 millones

CAPACIDAD: hasta 38 millones de toneladas al año de carbón

PLAN DE INVERSIÓN: En este terminal portuario se realizó la construcción de un muelle de 861 metros con 4 posiciones de atraque, se implementó el sistema de cargue directo de carbón, se adquirieron dos apiladores de doble brazo o cargadores de buques y se realizó un dragado para atender buques de hasta 168.000 DWT



SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA

ESPECIALIDAD: Multipropósito (carbón, gráneles, vehículos y contenedores)

UBICACIÓN: Santa Marta (Magdalena)

DESCRIPCIÓN: Esta terminal de servicio público, cuenta con profundidad natural de más de 18 metros, de tal manera que no requiere inversiones en dragados; brindando así buenas condiciones de navegabilidad y condiciones para el atraque de buques tipo postpanamax.

VALOR INVERSIÓN EN LA ZONA DE USO PÚBLICO: USD\$ 102.5 millones

CAPACIDAD: 6 millones de toneladas al año de carbón y capacidad para operar 300 mil contenedores. (Teus)

PLAN DE INVERSIÓN: Ha estado enfocado en el desarrollo de infraestructura para el terminal de contenedores, graneles y carga general; adquisición de equipos, equipos de inspección no intrusiva (escáner) y repotenciación del puerto. Entre 2011 y 2016 se reforzó el terminal de contenedores para permitir el ingreso de buques de hasta 16 metros de calado, se construyó una batería de silos, se instalaron 3 grúas pórtico y 3 RTG; y se adquirió un nuevo predio que permite la ampliación de la zona de almacenamiento para vehículos.



ZONA PORTUARIA DE LA GUAJIRA

Una de las obras para destacar fue el muelle para cargue de carbón.



Ea zona portuaria de La Guajira tiene 3 terminales portuarias, Cerrejón zona norte S.A, especializada en la exportación de carbón y el primero en implementar el sistema de cargue directo; Puerto Brisa, un

puerto dedicado a gráneles sólidos y carbón con una capacidad máxima de 36 millones de toneladas al año y Pensoport, que está dedicado al manejo de carga general y se ubica en bahía portete, del municipio de Uribia.

PUERTO BRISA

ESPECIALIDAD: Carbón y gráneles sólidos

UBICACIÓN: Dibulla

DESCRIPCIÓN: Es de uso público que complementa la zona portuaria del Caribe fortaleciendo la exportación de productos mineros, agropecuarios e industriales.

VALOR INVERSIÓN EN LA ZONA DE USO PÚBLICO: USD\$75.4 millones

PLAN DE INVERSIÓN: Se construyó un muelle para el cargue de carbón con un frente de atraque de 360 metros con dos posiciones, se adquirió un cargador de buques con sistema de banda transportadora y se hizo un dragado para atender buques entre 15 y 17 metros.



CERREJÓN ZONA NORTE

ESPECIALIDAD: Carbón de exportación

UBICACIÓN: Bahía Portete al Norte de La Guajira

DESCRIPCIÓN: Esta terminal es de servicio privado y es la principal terminal de exportación de carbón en Colombia y Suramérica.

VALOR INVERSIÓN EN LA ZONA DE USO PÚBLICO: USD\$220.6 millones

CAPACIDAD: Hasta 40 millones de toneladas al año.

PLAN DE INVERSIÓN: En este puerto se hizo la construcción de un nuevo muelle para el cargue de carbón con un frente de atraque de 335 metros, se adquirió un cargador de buques dual con un sistema de bandas independientes y se realizó un dragado para atender buques con un calado entre 15 y 18 metros.

ZONA PORTUARIA BUENAVENTURA

Esta zona mueve casi el 70% de la carga doméstica que se consume en el país.

Buenaventura cuenta con ocho puertos concesionados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

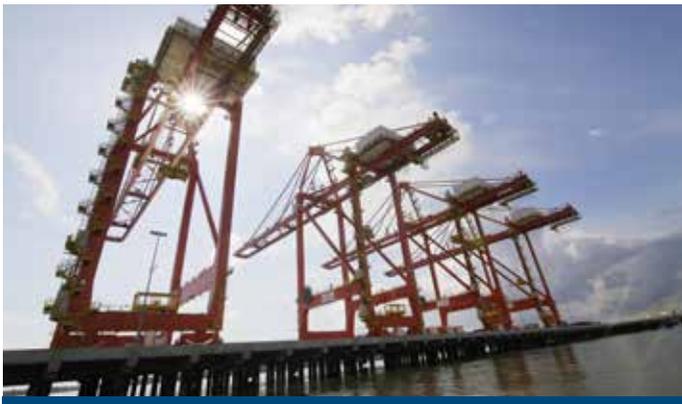
Los terminales más grandes son los de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPB), la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura

(TCBuen), y la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce, que terminará de construirse antes de finalizar el 2016.

Buenaventura es el puerto más cercano al Canal de Panamá en la costa pacífica de Suramérica y es el punto medio del tráfico marítimo entre Suramérica, México y la costa oeste de los Estados Unidos.

Entre 2010 y 2015, la zona registró las inversiones más altas de los puertos en el país: USD\$913.8 millones

PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE



ESPECIALIDAD: Carga General, contenedores, gránulos sólidos y carbón

UBICACIÓN: Península de Agua Dulce, en la Bahía Interior de Buenaventura

DESCRIPCIÓN: Es un terminal multipropósito, que conecta con los puertos del lejano oriente y el Norte/ Sur de las Américas, cuenta con tecnología de punta y con una ubicación geográfica privilegiada para brindar un servicio único y un valor agregado a importadores y exportadores. Garantizando eficiencia, altos niveles de seguridad y optimización de tiempos y movimientos

VALOR INVERSIÓN EN LA ZONA DE USO PÚBLICO: USD\$ 319.1 millones

CAPACIDAD: 550.000 Teus por año

PLAN DE INVERSIÓN: Dentro de su plan de inversión se contempló la construcción de un muelle de 600 metros para contenedores, así como un muelle de 250 metros para gránulos sólidos y carbón, plataforma de pasarela, patios para contenedores y carbón. Además de lo anterior, el concesionario cuenta con 4 grúas pórtico súper post panamax, 10 grúas RTG, 3 equipos para la manipulación de contenedores llenos, 3 equipos para la manipulación de contenedores vacíos, 32 tractores de terminal y 34 remolcadores de terminal.

A su vez el concesionario construyó la vía de acceso terrestre al puerto, con el propósito de generar eficiencia en la entrada y salidas de vehículos al terminal marítimo.



TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA (TC-BUEN)

ESPECIALIDAD: Carga General y Contenedores

UBICACIÓN: Buenaventura (Valle del Cauca)

DESCRIPCIÓN: Es un terminal de servicio Público cuenta con un muelle de 440 mts de longitud más dos piñas de atraque que permite alojar 2 buques de hasta 14 metros de calado en marea baja.

VALOR INVERSIÓN EN LA ZONA DE USO PÚBLICO: USD\$132.7 millones

CAPACIDAD: Cuenta con una capacidad para manejar hasta 610,000 Teus al año

PLAN DE INVERSIÓN: Se ejecutaron inversiones en la adquisición de 13 grúas RTG, 4 grúas pórtico, 24 Terminal Tractors, 5 Reachstackers, 4 Empty Container Handles, se realizaron adecuaciones para realizar operaciones logísticas en bodegas especializadas Carga suelta, café y azúcar, se adecuaron dos bodegas para realizar la inspección de carga.



SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA

ESPECIALIDAD: Contenedores, Gráneles y Carga General.

UBICACIÓN: Municipio de Buenaventura, Departamento del Valle del Cauca en la costa del océano pacifico de Colombia

DESCRIPCIÓN: Las condiciones geográficas le permiten ser un puerto concentrador y de transbordo, optimizando el uso de los barcos de gran porte.

Se encuentra cerca del canal de Panamá, equidistante entre Vancouver y Valparaíso. Es uno de los puertos del continente americano más cercanos al Lejano Oriente.

El puerto de Buenaventura está en el centro del mundo, cerca de las principales rutas marítimas que atraviesan el planeta de norte a sur y de oriente a occidente por eso su importancia estratégica.





VALOR INVERSIÓN EN LA ZONA DE USO PÚBLICO:

USD\$ 272.7 millones

CAPACIDAD DE ALMACENAJE:

- Muelles 2 al 8: 19.298 diarios de contenedores.
- Muelles 10 al 12: 172.500 toneladas de gráneles sólidos.
- Muelle 9: Bodegas de 26.653 m² para graneles sólidos, bodega de 8.682 m² para el almacenamiento de café, bodega de 20.835 m² para el almacenamiento de Azúcar.
- Muelle 14: Multipropósito con 230.000 m³ de capacidad.

CAPACIDAD INSTALADA: 20 millones de toneladas

PLAN DE INVERSIÓN: De acuerdo con los planes

bianuales aprobados por la ANI, la Sociedad Portuaria Regional Buenaventura ha invertido en la construcción del Muelle 1, construcción del patio detrás del Muelle 1, en el reforzamiento estructural en Muelles con pilotes (Muelles 2,7,8 Fases 1 y 2) así mismo ha realizado el dragado de profundización con corte Dársena de Maniobras, el reforzamiento de la tablestaca en sector M-2 y la construcción de la Bodega A9.

A su vez, invirtió en la compra de 4 grúas pórtico sts New Pánamax y 14 grúas RTG y 24 tractores de terminal, 24 plataformas de 70 toneladas, 3 elevadores de contenedores vacíos, y la adquisición de 4 Scanners para inspecciones no intrusivas.

ZONA PORTUARIA TUMACO

La zona portuaria de Tumaco tiene 4 terminales portuarias, CENIT Tumaco, especializado en la movilización de Hidrocarburos y derivados del petróleo; Sociedad Portuaria Regional de Tumaco S.A., puerto de servicio público dedicado a la movilización de aceite de palma, fertilizantes e Hidrocarburos con una capacidad de 400.000 toneladas al año; se encuentra también la Sociedad Portuaria Petrodecocol S.A., terminal que está en proceso de modificación en busca de movilizar gas natural y la Sociedad Portuaria Puerto Hon-do S.A., muelle destinado a atender productos de pesca.

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO

ESPECIALIDAD: Aceite de Palma, Fertilizantes, Combustibles.

UBICACIÓN: Está ubicado en el departamento de Nariño, municipio de Tumaco costa pacífica de Colombia.

DESCRIPCIÓN: Es un puerto multipropósito, por donde se movilizan aceite de palma, fertilizantes y combustibles.

EL VALOR INVERSIÓN EN LA ZONA DE USO PÚBLICO: USD \$740.608

CAPACIDAD: 400.000 Toneladas Año

PLAN DE INVERSIÓN: El proyecto en la actualidad está desarrollando la adecuación de tanques para el almacenamiento de aceites minerales y combustibles.

También se está construyendo una planta para el manejo de combustibles y sistema contra incendio, obras necesarias para la distribución de los combustibles para el Departamento de Nariño.

SOCIEDAD PORTUARIA PETRODECOL

ESPECIALIDAD: Gránulos líquidos e Hidrocarburos

UBICACIÓN: San Andrés de Tumaco – Nariño.

DESCRIPCIÓN: Muelle, equipos y sistema de almacena-

miento para descargue y cargue directo de combustibles hacia y desde depósitos de almacenamiento ubicados en tierra

VALOR INVERSIÓN EN LA ZONA DE USO PÚBLICO: USD \$ 5.8 millones como inversión programada, se está adelantando proceso de modificación contractual para transportar por el terminal Gas Natural.

CAPACIDAD: 150.000 Toneladas/año al inicio de operación.

PLAN DE INVERSIÓN: El proyecto a desarrollar consiste en la construcción de una planta de abastos de combustible diseñada para satisfacer las necesidades presentes y futuras de la región.

El combustible se recibirá proveniente de los depósitos de ECOPEPETROL en Cartagena o Buenaventura por cabotaje. El muelle maneja un volumen de 50.000 Ton/año durante los tres primeros años con una proyección de 150.000 Ton/año a partir del cuarto año. El transporte de los combustibles líquidos se realizará desde la plataforma de operación por medio de mangueras flexibles y/o brazos de carga que conectaran a los tanques de los buques mayores y menores.

SOCIEDAD TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS CENIT - TUMACO

ESPECIALIDAD: Hidrocarburos y derivados del petróleo

UBICACIÓN: Tumaco (Nariño)

DESCRIPCIÓN: El terminal marítimo de Tumaco es un amarradero de tipo multiboya que consta de 7 boyas de amare de cuerpo cilíndrico con “Manhole”, un gancho pelicano y ánodos de protección, boya de PLEM y boya de enfilación

VALOR INVERSIÓN EN LA ZONA DE USO PÚBLICO: USD\$ 5.3 millones

CAPACIDAD POR TONELADAS: 1.851.275 ton/año.

PLAN DE INVERSIÓN: En cuanto a la ejecución del plan del inversiones del concesionario, nos encontramos con la ejecución del mismo en las siguientes obras programadas para los primeros 3 años, boyas, boyas con amarres y mangueras.

ZONA PORTUARIA SUCRE



En el Golfo de Morrosquillo hay 5 terminales portuarias, de los cuales uno está dedicado a descargue de productos de pesca y aprovisionamiento de las embarcaciones pesqueras (Pestolu), otro a carga general, contenedores y graneles sólidos (Compañía de Puertos Asociados) y tres a graneles líquidos y combustibles o hidrocarburos (Cenit Transporte y Logística de Hidrocarburos), la Sociedad Portuaria Oleoducto Central S.A. -Ocensa- y la Sociedad Portuaria Palermo).

SOCIEDAD TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS CENIT COVEÑAS

ESPECIALIDAD: Gráneles líquidos, Hidrocarburos de exportación

UBICACIÓN: Coveñas (Sucre)

DESCRIPCIÓN: Las instalaciones del terminal Coveñas comprenden sistemas de recibido de hidrocarburos, de control de presión, de medición y de almacenamiento en tierra, así como instalaciones costa afuera para el cargue y descargue de hidrocarburos.

VALOR INVERSIÓN EN LA ZONA DE USO PÚBLICO: USD\$ 4.5 millones

CAPACIDAD POR TONELADAS: 4.608.000 ton/año.

PLAN DE INVERSIÓN: A pesar de que no se plantea realizar inversiones a corto plazo, teniendo en cuenta que se cuenta actualmente con una infraestructura portuaria en buen estado, las inversiones que desarrollara el concesionario corresponderán al mejoramiento y reposición de las mangueras de las TLU programada para los años 2009, 2014 y 2019.

SOCIEDAD PORTUARIA OLEODUCTO CENTRAL OCENSA

ESPECIALIDAD: Gráneles líquidos, Hidrocarburos de exportación

UBICACIÓN: San Antero (Córdoba)

DESCRIPCIÓN: Terminal petrolero de Coveñas destinado al cargue de crudo de exportación destinado el servicio público por Otrosí No 2. De 24 de octubre de 2011, que cuenta con una unidad de cargue de tanqueros conectada al terminal de tierra por un oleoducto submarino.

VALOR INVERSIÓN EN LA ZONA DE USO PÚBLICO: USD\$60.9 millones

CAPACIDAD POR TONELADAS: 11.756.885 ton/año.

PLAN DE INVERSIÓN: La Inversión programada para mantenimiento de la Sociedad Portuaria como la tubería Submarina y la unidad de Carga TLU. 

EL PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE INTERMODAL



Prioriza las necesidades de Colombia en infraestructura con un horizonte hacia el 2035.

El Plan Maestro de Transporte Intermodal (Pmti) es una política de Estado para hacer de Colombia un país competitivo. Prioriza los proyectos de infraestructura necesarios para organizar una red de que logre conectar a las regiones, las fronteras y los puertos, con un horizonte hacia el 2035.

Para diseñarlo se tuvieron en cuenta todas las entidades del Gobierno interesadas, el sector privado a través de la Cámara Colombiana de Infraestructura y las regiones. Se utilizaron los insumos y estudios del pasado, se tuvieron en cuenta el marco de referencia del Sistema de Ciudades adelantado por el Departamento Nacional de Planeación, la visión amplia de corredores propuesta en el PEIIT, el Plan Vial para la Región Caribe, el PMS de Invias, escenarios macroeconómicos proyectados por Fedesarrollo y el Plan Maestro Fluvial.

Se ha organizado en módulos para que sea más eficiente. El primero de ellos se ha concentrado en las conexiones entre las 18 ciudades principales donde se origina el 85% del PIB, con las fronteras y los puertos del Caribe y el Pacífico, cuyo punto de partida son las Autopistas de Cuarta Generación (4G).

Abarca 101 proyectos de red básica que representan más de 12.500 kilómetros (Km), 52 proyectos de la red de integración que equivalen a casi 7.000 Km, 5 vías intervenidas de red férrea, para más de 1.600 Km; 8 ríos intervenidos de la red fluvial por más de 5.000 Km, 31 intervenciones adicionales en aeropuertos y el dragado de canales de acceso en 2 océanos para el desarrollo de

puertos. Requiere una inversión calculada de \$10.4 billones anuales, es decir, 1,3% del PIB de 2015.

En su módulo II, debe estructurar una hoja de ruta que incluya políticas públicas para desarrollar, por lo menos, la regulación sectorial, la movilidad urbana, la gerencia logística de corredores nacionales, fuentes alternativas de financiación.

El impacto de un país interconectado y eficiente en vías y modos resulta en enormes beneficios tanto macroeconómicos como sociales, políticos y culturales, y se convierte en facilitador del mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes. Estudios de expertos concluyen que una reducción de 1% en el costo ad valorem del transporte de exportación en Colombia puede aumentar las exportaciones agrícolas en 7,9%, las exportaciones manufactureras en 7,8% y las exportaciones mineras en 5,9%.

El Pmti es la superación del atraso estructural y práctico de un país en mora de interconectarse, no es un documento sino un proceso evolutivo y metodológico, encomendado por la Vicepresidencia de la República y el Ministerio de Transporte, para orientar los esfuerzos de largo plazo del sector de infraestructura y transporte. Una de las decisiones metodológicas más importantes es utilizar corredores nacionales como unidad de análisis. Esta decisión mantiene la coherencia de los esfuerzos multimodales en un alto nivel, y pone las consideraciones de conectividad y de ahorro en costos de transporte como tarea de alta prioridad. Los corredores propuestos se dividen en “troncales” de norte a sur y “transversales” de oriente a occidente.

“EL



NO ES UN DOCUMENTO ESTÁTICO,

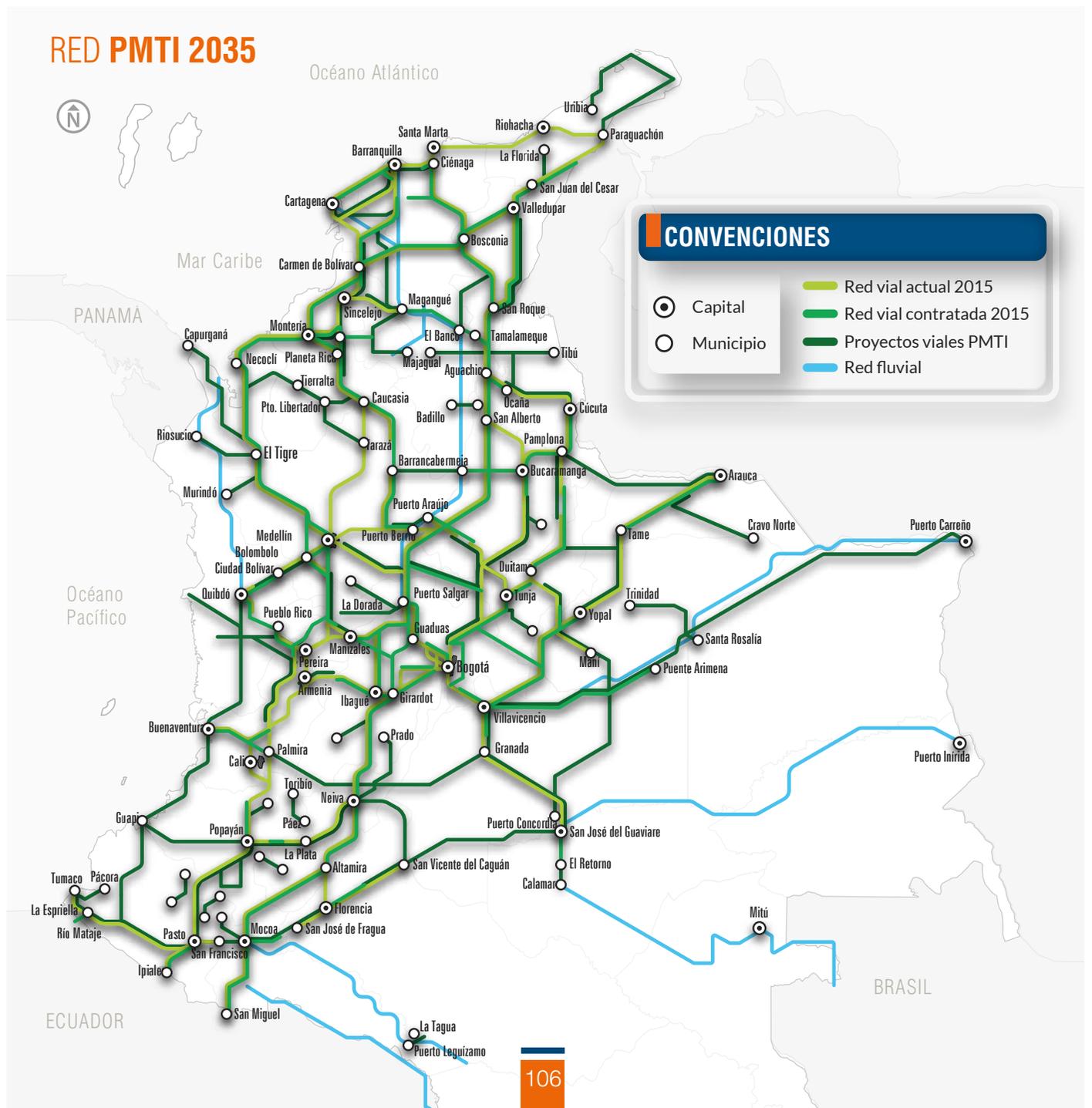
ES UN PROCESO EVOLUTIVO Y METODOLÓGICO

QUE PERMITE PENSAR LA INFRAESTRUCTURA A LARGO PLAZO”

Los objetivos fundamentales son 3: impulsar el comercio exterior al reducir los costos generalizados de transporte en los corredores y transversales existentes y venideros, y en los accesos a las grandes ciudades; impulsar el desarrollo regional al mejorar la calidad de las redes regionales con propósitos de accesibilidad (menor tiempo de llegada a capitales departamentales y/o sistema de ciudades, corredores y transversales); e integrar el territorio al aumentar la presencia del Estado, para que se reduzca el espacio de actividades ilegales, y se acerque a ciudadanos y

regiones a los mercados principales y los centros de servicios.

Las dos grandes metas son: consolidar una lista de proyectos prioritarios para iniciar su estructuración con tiempo suficiente y llevar la infraestructura de Colombia a los altos niveles de competitividad que permitan estar en igualdad de condiciones con Chile y México en niveles de servicio de la red vial, lo cual implica lograr que un camión alcance los 60 kilómetros por hora en zonas montañosas y 80 kilómetros por hora en terreno plano. 



INTERVENTORÍAS, CRUCIALES EN LA **INFRAESTRUCTURA**

ANI creó premio para exaltar la excelencia y mejorar las prácticas de las firmas. Año tras año se incrementa el número y calidad de participantes.

En el pasado, no todos los proyectos de infraestructura del país contaban con auditorías independientes o idóneas para hacerles seguimiento a los proyectos y velar por el estricto cumplimiento de los contratos entre la Nación y las firmas constructoras.

Producto de esto, muchos proyectos de infraestructura le costaron al país sumas no previstas y atrasos en los proyectos que aumentaron aún más las desventajas competitivas de Colombia y freno en el desarrollo de su comercio exterior, nacional y turismo, entre muchos otros costos económicos.

El ejercicio profesional de la interventoría es clave para la transparencia en los contratos de obra, control de una buena ejecución, la inversión correcta de los recursos públicos y en general, para que los proyectos se realicen en los tiempos programados, con la calidad exigida y los materiales adecuados, de allí que sean cruciales en el éxito de los proyectos porque vigilan y controlan el



“LAS **AUDITORIAS**
SON LOS OJOS
Y LOS OÍDOS
DEL ESTADO
EN LOS PROYECTOS
QUE CONTRATA” 



Corredor Bogotá - Villeta

contrato de concesión a nombre y en representación de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Son los ojos y los oídos del Estado en los proyectos que contrata y son fundamentales en la buena gestión contractual de todos los contratos por parte de la ANI.

Al existir interventorías, los funcionarios públicos de la ANI no realizan tareas de vigilancia y control sobre los contratos, para impedir la incursión en la prohibición de la concurrencia de que habla el estatuto anticorrupción. Sin lugar a dudas, las interventorías de alta calidad les



Durante la gala de premiación en septiembre, el presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Luis Fernando Andrade, hizo entrega del Premio nacional de Interventorías, en su Tercera Edición, al consorcio Epsilon Vial, del proyecto Ruta Caribe, destacando su nivel de desempeño y tendencia a la excelencia.

dan transparencia a los contratos y tranquilidad a los ciudadanos sobre el manejo adecuado de los recursos públicos y el efectivo cumplimiento de los contratos.

Lo anterior no impide la responsabilidad “in vigilandi” de la ANI que consiste en realizar un seguimiento permanente a las interventorías para que satisfagan su papel público.

La ANI realiza un papel de direccionamiento de los contratos estatales en virtud del cual se adoptan las decisiones que deben tender a satisfacer el fin del contrato. El contratista y/o concesionario es un colaborador del Estado que tiene que ejecutar el proyecto y satisfacer el fin para el cual fue contratado, con base en las reglas del contrato y las legales vigentes.

Por todo esto y para evitar los errores del pasado, se lanzó el proyecto de “Incorporación de interventorías a los fines esenciales del Estado” como uno de sus objetivos estratégicos.

Es un paso fundamental para el éxito de los proyectos, basado en las buenas prácticas de ingeniería, la

estandarización de sus niveles de servicio, la construcción de guías para la elaboración de informes, la evaluación de su desempeño y la creación de “El Premio Nacional de Interventorías”.

Este premio exalta la labor del interventor a la vez que impone retos de superación permanente, los cuales la ANI se encarga de propiciar a través de una gestión del conocimiento vertida de lecciones aprendidas.

El premio establece un modelo de excelencia que se convierte en referencia para las demás interventorías.

La primera estatuilla se entregó en 2014. En el 2016, como en años anteriores, se evaluó el desempeño y la gestión hacia la excelencia de las firmas interventoras postuladas, por auditores técnicos y profesionales que midieron la capacidad y compromiso en función de la vigilancia y control ejercidos sobre el proyecto.

Estos reconocimientos son cruciales, además, para devolverles a los ciudadanos la confianza en la realización de grandes proyectos. 

GESTIÓN SOCIOAMBIENTAL

La Agencia busca el equilibrio entre el desarrollo de los proyectos de infraestructura y sus efectos sobre las comunidades.



La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) interviene desde el momento en que se originan y estructuran los proyectos en sus componentes sociales y ambientales, buscando que el corredor cumpla con las condiciones idóneas que no afecten el entorno o la vida de las comunidades en la zona. Se trabaja de la mano de los equipos ambientales y sociales de los estructuradores, para recomendar cual sería la mejor alternativa. Actualmente, se tienen cerca de 160 concesiones a las cuales se les hace seguimiento y control.

Durante los cinco años de creación de la ANI, se han fortalecido las acciones de gestión social en las diferentes etapas del proyecto. En la fase de estructuración, se ha apoyado la formulación de aproximadamente 60 proyectos de infraestructura, dentro de los cuales 26 correspondieron a vías de Cuarta Generación (4G), 15 a proyectos de aeropuertos, cinco a proyectos férreos, entre otros. De la misma manera, se ha acompañado el desarrollo del componente social y ambiental de iniciativas privadas (alrededor de 50

proyectos), para que en el momento en que se abriera el proceso licitatorio, contarán con los requerimientos exigidos por las autoridades ambientales correspondientes, como los diagnósticos ambientales de alternativas y análisis ambiental y social.

Específicamente en el aspecto social, el trabajo en la fase de estructuración, se enfatizó la identificación de las afectaciones sociales que podrían presentarse en las áreas de los corredores viales escogidos, como por ejemplo, intervención de los equipamientos comunitarios, centros comunitarios, centros de salud o cementerios, impactos a nivel de movilidad, o intervención de comunidades étnicas objeto de consultas entre otros aspectos significativos socialmente para el desarrollo de las obras. El objetivo se encaminó a determinar previamente, si el proyecto iba a intervenir zonas socialmente sensibles, para evaluar, medir tales efectos y establecer acciones de manejo.

Así mismo en el marco de los contratos de concesión, para los proyectos de Cuarta Generación se establecieron

los apéndices ambientales y sociales, pero en el marco de éste último se fortalecieron los instrumentos de gestión social, incorporándose en el contrato los siguientes:

Plan de gestión social contractual, que se constituye en un eje rector de las actividades de gestión social requeridas para la ejecución del proyecto. Incluye diez programas entre los cuales se consideran el de atención al usuario, vinculación de mano de obra, información y participación comunitaria, apoyo a la capacidad de gestión institucional, capacitación, educación y concientización de la comunidad aledaña al proyecto, cultura vial y acompañamiento a la gestión socio predial, entre otros.

A través de este instrumento se busca facilitar la integración del proyecto en el ordenamiento y realidad social y económica de las comunidades aledañas, promover la apropiación, respeto y sentido de pertenencia por el proyecto y establecer canales de información y participación de las comunidades, entre otros aspectos.

Otros instrumentos son, el Plan de Compensaciones Socioeconómicas que se constituye en el catálogo de reconocimientos económicos establecidos para mitigar impactos a unidades sociales en predios requeridos por el proyecto, el plan de reasentamiento aplicable de conformidad a la Resolución 077 de 2012 y el Plan de Responsabilidad Ambiental y Social.

Ahora bien, en cumplimiento de las funciones de seguimiento y control de la ANI, el Grupo Interno de Trabajo Social y Ambiental, cuando el proyecto es adjudicado, realiza el respectivo seguimiento del contrato para garantizar que el ejecutor de las obras cumpla con los respectivos trámites ante las autoridades ambientales que aseguren la ejecución de las obras. En la etapa de pre-construcción, se hace la gestión necesaria para la obtención de los permisos y licencias ambientales. Esto, a través del comité interinstitucional en el que participan las entidades involucradas en los proyectos como el Ministerio de Transporte, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (Anla), el Ministerio del Interior y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Así, se ha logrado que una licencia sea aprobada en cinco o seis meses, cuando habitualmente tomaba hasta año y medio.

Actualmente, la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno cuenta con dos gerencias Social y Ambiental con profesionales que, asignados para cada proyecto y quienes participan continuamente de los equipos de seguimiento del

mismo, hacen reuniones semanales para expresar las situaciones específicas que se presentan en las diferentes áreas y generar las alertas oportunas y acciones que permitan garantizar el normal desarrollo del proyecto. De igual manera, se participa de las mesas interinstitucionales con Ministerio de Medio Ambiente y demás autoridades ambientales, en aras de definir y establecer prioridades de los proyectos de infraestructura y asegurar condiciones de intervención para que queden incluidas en las áreas que se piensan establecer como protección ambiental.

Finalmente, desde el área social de la ANI se hace seguimiento a los proyectos de responsabilidad social empresarial, compensaciones sociales y proyectos productivos que ejecutan los concesionarios. De igual manera, se realiza el seguimiento a los procesos de reasentamiento que se formulan y se ponen en marcha, garantizando que se minimicen los impactos a las comunidades, se restablezcan o se mejoren las condiciones sociales y de vida de las comunidades aledañas al proyecto y se cumpla con las medidas establecidas en los Planes de Manejo Ambiental y licencias ambientales y demás instrumentos contractuales.



Entrega de escrituras de sus nuevas viviendas a familias que hicieron parte del reasentamiento sobre el corredor férreo de Fenoco.

ACTIVIDADES DE SEGUIMIENTO Y LOGROS EN EL DESARROLLO DE LA GESTIÓN SOCIAL:

Fortalecimiento canales de información y atención a los usuarios: Durante 2015 y 2016, en 53 proyectos de infraestructura de transporte, se abrieron 223 Oficinas de Atención al Usuario, en las cuales se recibieron 18.244 peticiones, quejas y reclamos, a través de los diversos canales de comunicación que se tienen implementados en los proyectos concesionados. En lo corrido de 2016 se han recibido 17.216.

Promover el desarrollo de reuniones de socialización. Con el fin de garantizar el derecho a la información de las personas que se encuentran en el área de influencia del proyecto, conocer los alcances de los proyectos (contractuales, técnicas, ambientales, sociales, etc.) y escuchar las inquietudes de las comunidades. En 53 proyectos de infraestructura en 2015 se realizaron 1.482 reuniones de socialización y en 2016, 824 reuniones de socialización.

Establecer una política de generación de empleo: La Política de Generación de Empleo de la ANI busca que el proyecto vincule laboralmente el mayor número de personas del área de influencia directa. En 2015 y 2016, en 53 proyectos que sirvieron de muestra arrojaron un total de 46.007 personas vinculadas a los proyectos de infraestructura de transporte.

De lo anterior se deriva una Política de Educación y Formación tendiente al desarrollo de competencias del personal a vincularse, a través de convenios suscritos con el Servicio Nacional de Aprendizaje (Sena) que contempla capacitaciones. Durante 2015 y 2016 se dieron 71.488 capacitaciones a 90.887 personas interesadas en vincularse al proyecto.

Implementación y seguimiento a la Política de Participación Ciudadana. Esta política se encuentra contenida en la exigencia a los concesionarios para la conformación y fortalecimiento de Veedurías Ciudadanas y Asociaciones que colaboren con el correcto control e inversión de los dineros públicos, y cumplimiento de las obligaciones contractuales. Actualmente, se cuenta con 261 veedurías en proyectos a cargo de la Entidad y 50 asociaciones conformadas por las comunidades.

Seguimiento a la sostenibilidad económica. Los pro-

yectos de infraestructura de la Nación requieren la mitigación del impacto ocasionado al aspecto socioeconómico de la población, a través de la formulación e implementación de proyectos productivos. Durante 2015 y 2016, se formularon e implementaron a través de procesos de concertación 194 proyectos productivos relacionados con aspectos de tipo agrario, recreacional, agropecuario, transporte local, producción y comercialización de lácteos, entre otros.

GRANDES EJEMPLOS

En el proyecto vial Transversal de las Américas, desde enero de 2015, la ANI acompañó y supervisó al concesionario en la formulación de siete proyectos productivos, por un valor total de \$2.572 millones, que beneficia a 87 transportadores fluviales afectados directamente en su actividad económica.



En el proyecto Bogotá - Villavicencio, se llevó a cabo la iniciativa Tejedoras de Futuro, el cual se desarrolló inicialmente en el municipio de Guayabetal con la participación de 13 mujeres quienes dieron origen a la Asociación de Confecciones Tejedoras de Futuro. En el marco de este proyecto se contó con la participación de entidades como el Sena, la Cámara de Comercio, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (Dian), entre otras, con quienes se coordinó la realización de capacitaciones certificadas en cooperativismo y emprendimiento básico, corte y confec-

ción y patronaje para la elaboración de chalecos y overoles. En el marco de este proyecto el concesionario entregó maquinaria y brindó asesoría en imagen corporativa y en temas contables y fiscales.

Hasta el momento, las Tejedoras de Futuro han confeccionado dotaciones industriales, empresariales y uniformes para contratistas, colegios, grupos ecológicos y Coviandes con los programas de la Política de Responsabilidad Social y Empresarial (RSE). Igualmente, se adelantan procesos de comercialización para la búsqueda de nuevos clientes. Hoy se cuenta con 64 mujeres y hombres inscritos en el proyecto, con quienes se trabaja en capacitación y fortalecimiento empresarial para que en un futuro puedan convertirse en generadores de empleo en la región.

Seguimiento a los procesos de Consulta Previa. La Agencia Nacional de Infraestructura promueve, respeta y garantiza el derecho a la consulta previa mediante la exigencia a los concesionarios para que soliciten ante el Ministerio del Interior la certificación de presencia de comunidades étnicas en sus áreas de influencia y desarrollen los

procesos de consulta previa hasta su protocolización. En el desarrollo de los proyectos de infraestructura que resultaron certificados con presencia de comunidades étnicas, a la fecha se tiene que se han realizado 168 procesos consultivos, de las cuales 95 se encuentran en desarrollo y el 73 de ellas protocolizados.

Seguimiento al programa de Restablecimiento de vivienda. La ANI exige a los concesionarios la ejecución de Planes de Reasentamiento a favor de las personas que resulten impactadas en su vivienda y se encuentren en estado de vulnerabilidad. Estos se despliegan a través del reconocimiento de compensaciones para la reubicación en viviendas de interés social prioritario o la ejecución de planes de reasentamiento por ocupación de predios. En 2015 y 2016, en tan sólo 53 proyectos, hemos reasentado a 2.368 unidades sociales y en 18 proyectos se han reconocido cerca de \$68.510 millones, aproximadamente, en compensaciones socioeconómicas para la compra de Vivienda de Interés Social Prioritario, y se han ejecutado 140 planes de reasentamiento.

PASOS DE FAUNA EN LA RUTA DEL SOL

Las nuevas especificaciones técnicas de la carretera de la Ruta del Sol II, entre Puerto Salgar (Cundinamarca) y San Roque (Cesar), concesionada por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), ha permitido que el flujo de vehículos que por allí transitan sea más rápido y dinámico, situación que ha llevado a los animales de la zona a cambiar su forma de atravesar la vía.

Para ello, la Concesionaria Ruta del Sol, encargada de este corredor, se ha dado a la tarea de hacer que la infraestructura sea más amigable con su entorno, por lo que vio necesario construir dentro de su plan de manejo ambiental, 28 pasos de fauna terrestres, que funcionan como túneles por debajo de la doble calzada, para zarigüeyas, ratones de campo, zorros, serpientes, ranas, iguanas, lagartos, jaguares y osos hormigueros, entre otras especies, y 4 pasos arborícolas, que simulan puentes colgantes para el tránsito de osos perezosos y primates.

Esta iniciativa, una de las más innovadoras dentro de los proyectos de concesión que tiene la Agencia Nacional



de Infraestructura en la actualidad, tiene el propósito de conservar la riqueza de las especies de animales que habitan en la región, proveerles un paso seguro y a su vez promover acciones que permitan el cuidado y la protección de su hábitat.

TRASLADOS DE ESPECIES EN EL PUERTO DE AGUADULCE

Los habitantes de Buenaventura, que participaron el proceso de traslado de fauna silvestre de la zona donde se construyó el Puerto de Aguadulce y su vía de acceso, pudieron apreciar de cerca la vida y hábitat de especies nativas de su región como el oso hormiguero, la serpiente talla equis, la rata espinosa, la tortuga cabeza de cinta y la zorra patona.

Este proceso arrancó antes de que la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. empezara con las obras que hoy tienen en pie esta terminal marítima, que se espera, se convierta en una de las más importantes y competitivas del Pacífico colombiano, concesionada por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).



Para la construcción del puerto fue necesario reubicar a las especies que habitaban en las cerca de 128 hectáreas que comprenden este proyecto. Desde 2012 y hasta lo que va corrido del 2016 se han relacionado cerca de 4.706 especies, entre mamíferos, reptiles, anfibios y aves.

Para que esta reubicación fuera exitosa, un equipo de cerca de diez biólogos y más de 30 habitantes de la región plenamente capacitados, se internaron en la zona boscosa para ahuyentar y capturar estas especies, las cuales fueron valoradas y tratadas; y posteriormente trasladadas y liberadas en un ecosistema similar al que tenían en el Estero San Joaquín, igual de diverso y lejano al contacto con el ser humano. 



METODOLOGÍA GRI

En febrero de 2016, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) estableció en sus contratos de concesión la elaboración de un plan de responsabilidad ambiental y social basado en la metodología establecida por la Iniciativa Reporte Global (GRI).

Esta es una organización internacional que genera una metodología para que las empresas, que en el caso de la ANI serían los concesionarios, realicen sus reportes en información no financiera donde se evidencien las iniciativas de sostenibilidad que se encuentran desarrollando en las poblaciones donde se ejecutan las grandes obras de infraestructura. Esta es una práctica, que además de ser transparente, estandariza y genera unos indicadores que facilitan el segui-

miento a las acciones que se realizan en las comunidades para disminuir el impacto de las obras.

Para el Gobierno Nacional, se convierte en una gran aliada, porque a través de ella, en el caso de la ANI, se puede obtener información valiosa indispensable para la toma de decisiones con referencia a situaciones que se puedan estar presentando en las comunidades en lo concerniente a lo social y ambiental.

En el plan de responsabilidad ambiental y social que presentan las concesiones deben estar descritos los mecanismos que decidan implementar relacionados con la inversión social en las comunidades impactadas, planes de educación, y la implementación de medidas de seguridad vial con la población.



LOS CANALES DE ATENCIÓN AL CIUDADANO

La ANI creó mecanismos de promover la transparencia mediante de comunicación directa para informar sobre sus acciones y para recibir quejas, reclamos y sugerencias de los usuarios.

La ANI creó mecanismos de comunicación e interacción permanentes con todos los ciudadanos a través de sus tradicionales medios de comunicación y con un grupo dedicado especialmente a tramitar las quejas, los reclamos y dudas de los colombianos.

A través de la página web www.ani.gov.co, la Agencia ofrece información actualizada y detallada de los proyectos y de la entidad, realiza foros, servicios de atención en línea, correo electrónico de contacto, notificación vía mail, formulario de PQR con el cual los ciudadanos pueden presentar sus peticiones, consultas, sugerencias, quejas y reclamos. De igual forma se activó la comunicación de dos vías a través de la gestión de las plataformas de redes sociales como Facebook y Twitter; una línea gratuita y correo electrónico.

También cuenta con un correo especial para recibir denuncias de posibles actos de corrupción presuntamente cometidos por servidores de la Agencia Nacional de Infraestructura en el desempeño de sus funciones. Estas denuncias pueden ser presentadas en forma anónima. Desde que se creó la Agencia no se ha recibido una sola

“DESDE QUE SE CREÓ



NO 
SE HA RECIBIDO
1 SOLA DENUNCIA
DE LOS CIUDADANOS
POR CORRUPCIÓN”

denuncia por corrupción ni tampoco quejas relacionadas con el desempeño de alguno de sus funcionarios.

En cuanto a los reclamos, los cuales se entienden como la insatisfacción con algún servicio, los que se han presentado corresponden, en su mayoría, a hechos que suceden en las carreteras, como por ejemplo un cobro equivocado de un peaje o la no llegada oportuna de los servicios complementarios gratuitos en la vía como una ambulancia. Estos se relacionan más con la operación de los concesionarios que con la agencia como tal.

Estos reportes y los datos de seguimiento son necesarios para mantener el cumplimiento contractual de las concesiones de los modos de transporte carretero, férreo, puertos y aeropuertos. Hasta el momento ninguno de estos reclamos recae sobre el desempeño de la ANI. 

RECONOCIMIENTOS INTERNACIONALES



Luis Fernando Andrade, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), recibe Premio de Plata 2016 al Mejor Proyecto de Autopista en el desarrollo de su Concesión Pacífico 3. Octubre 28 de 2016, Las Vegas - Nevada, Estados Unidos.



2016

- Premio de plata al mejor proyecto de autopista en el desarrollo de su concesión Conexión Pacífico 3

2014

- Reconocida como la mejor agencia gubernamental del 2014 de Asociaciones Público Privadas.

2016

- Mejor Financiamiento en Moneda Local (Pacífico 1)
- Mejor Financiación de Vías y Mejor Financiación de Infraestructura en la región de los Andes (Pacífico 3)
- Mejor Firma de Abogados de Infraestructura en América Latina (Milbank)
- Mejor bufete de abogados (Garrigues)
- Mejor Concesionario (MHC Ingeniería y Construcción de Obras Civiles)
- Mejor Banco de Infraestructura de la Zona Andina (Corpbanca Colombia)



www.ani.gov.co

-  @ANI_Colombia
-  Agencia Nacional de Infraestructura - ANI
-  ani_colombia
-  Agencia Nacional de Infraestructura
-  @luisfandrade
-  @luisfandradem

