REPUBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XIV - Nº 872 | Bogotá, D. C., martes 6 de diciembre de 2005 | EDICION DE 84 PAGINAS

DIRECTORES: EMILIO RAMON OTERO DAJUD, SECRETARIO GENERAL DEL SENADO, www.secretariasenado.gov.co; ANGELINO LIZCANO RIVERA, SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA, www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

ACTAS DE COMISION

COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA
ACTA NUMERO 34 DE 2005
(mayo 25)
Lugar: Salón de Sesiones de la Comisión Segunda

Mesa Directiva

Presidente: honorable Senador *Manuel Ramiro Velásquez Arroyave***.**

Vicepresidente: honorable Senador *Manuel Antonio Díaz Jimeno.*

Secretario: doctor *Felipe Ortiz*

El señor Presidente de la Comisión, Senador Manuel Ramiro Velásquez Arroyave, declara abierta la sesión y solicita a la secretaría proceder con el llamado a lista, contestando los honorable Senadores:

Alexandra Moreno Piraquive

Enrique Gómez Hurtado.

Efrén Félix Tarapués Cuaical

Francisco Murgueitio Restrepo

Jesús Ángel Carrizosa Franco

Jairo Clopatofsky Ghisays

Jimmy Chamorro Cruz

Luis Alfredo Ramos Botero

Luis Guillermo Vélez Trujillo

Manuel Antonio Díaz Jimeno

Manuel Ramiro Velásquez

Ricardo Varela Consuegra

El señor Secretario informa a la Presidencia que hay quórum para deliberar y decidir.

Con excusa deja de asistir el honorable Senador Habib Merheg Marún

Lectura del Orden del Día propuesto para la sesión.

ORDEN DEL DIA

(Miércoles 25 de mayo de 2005.)

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Consideración y votación del Orden del Día

III

Negocios Sustanciados Por la Presidencia de la Comisión Segunda del honorable Senado de la República

IV

Citación al Ministro de Obras Públicas y Transporte, doctor *Andrés Uriel Gallego Henao*; al Ministro de Comercio, Industria y Turismo, doctor *Jorge Humberto Botero Angulo*; al Ministro de Hacienda y Crédito, doctor *Alberto Carrasquilla Barrera*; al Ministro de Minas y Energía, doctor *Luis Ernesto Mejía Castro;* a la Ministra de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, doctora *Sandra Suárez Pérez;* al Director del Instituto Nacional de Vías, Invías, doctor *Mauricio Ramírez Koppel;* al Director del Departamento Nacional de Planeación, doctor *Santiago Montenegro Trujillo;* al Director de la DIAN, doctor *Oscar Franco Charry;* al Director de la Dimar, Contralmirante *Edgar Augusto Celi Núñez;* al Director de la Aeronáutica Civil, doctor *Fernando Sanclemente Alzate*; al Superintendente de Puertos y Transporte, doctor *Pablo Augusto Alfonso Carrillo;* al Director del Instituto Nacional de Concesiones, INCO, doctor *Luis Carlos Ordosgoitia Santana*; al Director del SENA, doctor *Darío Montoya Mejía* y al Director del Departamento Administrativo de la Función Pública, doctor *Fernando Antonio Grillo Rubiano,* según proposición número 60 de 2005 y adicional presentadas por el honorable Senador Manuel Ramiro Velásquez Arroyave.

V

Lo que propongan los honorables Senadores

Proposición número 60 de 2005

Cítese al Ministro de Obras Públicas y Transporte, doctor *Andrés Uriel Gallego Henao*; al Ministro de Comercio, Industria y Turismo, doctor *Jorge Humberto Botero Angulo;* al Ministro de Hacienda y Crédito, doctor *Alberto Carrasquilla Barrera;* al Ministro de Minas y Energía, doctor *Luis Ernesto Mejía Castro;* a la Ministra de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, doctora *Sandra Suárez Pérez;* al Director del Instituto Nacional de Vías Invías, doctor *Mauricio Ramírez Koppel;* al Director del Departamento Nacional de Planeación, doctor *Santiago Montenegro Trujillo;* al Director de la DIAN, doctor *Oscar Franco Charry;* al Director de la Aeronáutica Civil, doctor *Fernando Sanclemente Alzate;* al Superintendente de Puertos y Transporte, doctor

Pablo Augusto Alfonso Carrillo y al Director del Instituto Nacional de Concesiones INCO, doctor *Luis Carlos Ordosgoitia Santana,* al Director del Departamento Administrativo de la Función Pública, doctor *Fernando Antonio Grillo Rubiano,* para que en la sesión cuya fecha defina la Mesa Directiva, respondan el siguiente cuestionario:

1¿Cuáles son los proyectos nacionales ya presupuestados en dichas áreas para preparar la infraestructura nacional hacia el futuro del Comercio Exterior?

2¿ Cuáles son los proyectos ya incluidos y por presupuestar?

3.Cubrimiento de los 2500 kilómetros por pavimentar y la repercusión en el TLC y en Can Mercosur, ¿cuál, en comercio exterior en general?

4.Infraestructura de Puertos y Aeropuertos, proyectados, financiados y por proyectar. Repercusión en el futuro al comercio exterior.

5.Especificación de los proyectos de infraestructura que apoyen desplazamientos operacionales de los equipos de nuestras fuerzas militares por la vía terrestre nacional.

La anterior proposición fue presentada por el honorable Senador *Manuel Ramiro Velásquez Arroyave.*

Cuestionario adicional a la proposición número 60 de 2005. 1. cítese al ministro de transporte, ministro de comercio, ministra de ambiente, ministro de hacienda, ministro de minas, director de la Dimar, director del INCO, director de Invías, director del departamento nacional de planeación, superintendente de puertos, director de la DIAN, director del departamento administrativo de la función pública, para que por escrito y personalmente en la sesión de la comisión segunda del próximo miércoles 25 de mayo de 2005 a partir de las 10:00 am, informen en el ámbito de su competencia sobre los resultados de su gestión para cumplir con cada una de las quince (15) "recomendaciones" del documento Compes 3342 de marzo de 2005 sobre el "plan de expansión portuaria 2005 2006: estrategias para la competitividad del sector portuario".

2. **El Director de la DIAN informará y responderá por escrito y personalmente en la misma sesión, el siguiente cuestionario:**

a) ¿Qué tipo de decisiones ha tomado la DIAN frente a los cambios de tecnología para el proceso de inspección de mercancías y contendores?

b) ¿Informar y anexar copia del Programa o Proyecto del Gobierno en materia de aplicación de tecnología escáner para la inspección de mercancías y contenedores en puertos, aeropuertos y puertos fronterizos terrestres, como política de seguridad portuaria para inspección aduanera, antiterrorista, contra tráfico de divisas, contra tráfico de narcóticos. Cuál es la cobertura de dicho programa?

c) ¿Frente a la aplicación de la tecnología escáner para dar mayor seguridad a los procesos de inspección, el Gobierno Nacional asumiría los costos de dichos equipos con dineros del presupuesto nacional? ¿Con empréstitos internacionales? ¿Con cooperación internacional?

d) ¿A cuánto asciende la inversión de dicha tecnología por equipo? Cuántos equipos se requieren y dónde?

e) ¿Los costos los asumirían los empresarios de las sociedades portuarias?

f) ¿El gobierno administrará la operación de inspección escáner con la DIAN y Policía Antinarcóticos? La operación se entregará en concesión a particulares? ¿En comodato?

g) ¿Qué participación han tenido cada una de las entidades que integran la Comisión Intersectorial creada por el Presidente Uribe para este programa tecnología escáner? Cuáles han sido las recomendaciones propuestas por cada una de las entidades de la Comisión? ¿Cuál es la propuesta de dicha Comisión a la fecha? Anexar copia de todas las actas respectivas de las reuniones.

h) Relacionar detalladamente todas las licitaciones e invitaciones directas que haya convocado y adjudicado la DIAN para la compra de equipos de rayos x y tecnología escáner para la inspección de mercancías y contenedores en puertos marítimos, aeropuertos y puertos fronterizos terrestres desde el 7 de agosto de 2002 a la fecha: objeto de la licitación, monto de la misma, empresas proponentes y cuadro comparativo de ofertas, resultados de adjudicación de la licitación, ubicación actual de los equipos adquiridos, entre otros aspectos.

La anterior proposición fue presentada por el honorable Senador Manuel Ramiro Velásquez Arroyave.

El señor presidente, Senador Manuel Ramiro Velásquez Arroyave, somete a consideración de los honorable Senadores el orden del día leído. Lo aprueba la comisión. Ha sido aprobado el orden del día.

Continúa el señor Presidente. Teniendo en cuenta que el 3 punto son los negocios sustanciados por la presidencia, queremos recordar ante los miembros de la comisión, cuál es el derrotero que tenemos para dos proyectos que tienen mensaje de urgencia, un proyecto tiene que ver con el Convenio Can Mercosur, suscrito por Colombia, del cual ya hay un proyecto de ponencia por nuestros amigos de la Comisión Segunda de la Cámara y por la Comisión Segunda del Senado.

El texto final creo que de aquí a la semana entrante lo tendremos acordado, para que el día martes o miércoles convoquemos para la siguiente semana, ya que ha habido algunos problemas en cuanto a agenda y foro abierto que se iba a llevar a cabo en la cámara y que finalmente ya se llevó a cabo.

De tal manera que tenemos previsto lo del Can Mercosur para el martes dentro de dos semanas. Pero para el martes de la semana entrante tenemos previsto que ya esté publicado el texto de la ponencia con respecto al artículo 61 y 64 del proyecto de justicia y paz.

De tal manera, que firmado por los señores ponentes de la Comisión Segunda del Senado y firmado por los señores ponentes de la Comisión Tercera de la Cámara y según el acuerdo que tuvimos ayer en la Presidencia de la República, daríamos lugar a que el martes oficialmente en sesión y acogiendo el mandato del reglamento, las convoquemos en la sesión, para el día miércoles tener sesión conjunta, a las 9:00 a.m. iniciar el debate el mismo miércoles y el mismo miércoles en lo posible votar.

Toma la palabra el señor Coordinador de Ponentes, Senador Francisco Murgueitio Restrepo:

Señor Presidente, el documento está siendo ajustado en términos de redacción algunas inquietudes de los ponentes de la Cámara; el doctor Chamorro ha acordado con nosotros hacer una ponencia aparte por un tema específico del artículo 64, aspiramos en el curso de la mañana recoger las firmas del resto de ponencia mayoritaria para ser publicadas señor Presidente.

El señor Presidente, pregunta sí el Presidente de la Comisión Segunda de la Cámara con respecto a Can Mercosur, qué nos ha vuelto a decir al respecto.

El señor Senador Francisco Murgueitio Restrepo, responde: Hay unos ajustes del término de la ponencia, es una ponencia muy farragosa y se han hecho algunas insinuaciones para aclarar en algunos de los temas del texto de la ponencia. Creo que si bien nos va, podríamos tener ponencia para publicar entre mañana y el martes de la próxima semana.

Toma la palabra el señor Presidente de la Comisión, Senador Manuel Ramiro Velásquez Arroyave:

Queremos verificar en el orden del día las personas citadas y las que están presentes.

El señor Subsecretario informa a la Presidencia, que la Secretaría tiene registrado al señor Ministro del Transporte, están presentes el Director de la Aeronáutica, doctor Fernando Sanclemente; Superintendente de Puertos, Director de Aduanas, Director de la Dimar, Contralmirante Edgar Augusto Celis; Superintendente de Puertos y Transportes, doctor Pablo Augusto Alfonso Carrillo; Director del INCO, doctor Luis Carlos Ordosgoitia; Director de Invías, doctor Mauricio Ramírez; Viceministro de Comercio Exterior, Viceministra del Medio Ambiente, doctora Carmen Arévalo Correa

Toma la palabra el señor Presidente, Senador Manuel Ramiro Velásquez Arroyave:

Quiero iniciar con lo siguiente, hemos tenido nosotros durante todo este semestre y el semestre anterior, una cantidad de sesiones, que han

tenido que ver con el proceso de negociación del tratado de libre comercio con el gobierno de los Estados Unidos y lo que fue denominada la ley Espejo, dentro de lo cual se incluyó la temática de la agenda interna.

Hemos tenido aquí al director y al subdirector de planeación para mirar todos estos temas, hemos tenido foros en todas las ciudades capitales del país por cuenta de esta comisión segunda del senado, con la presidencia del senado en unos foros que se han denominado la agenda interna para que todos ganemos, escuchando recomendaciones de cada uno de los sectores, pero siempre acompañados de los voceros autorizados del gobierno para estos temas.

En la última reunión que tuvimos con los distintos Senadores que han tenido que ver con la discusión del acuerdo político para eliminar el proyecto de ley espejo como tal, y por encima de ello tener un acuerdo político acerca de lo que es el compromisos de los distintos sectores parlamentarios y nacionales, con lo que es el proceso de negociación del TLC, lo que ha tenido mayor trascendencia es el manejo dentro de la agenda interna, que si bien tiene muchos puntos de fondo, lo que tiene que ver con la infraestructura nacional es fundamental.

El ministro de transporte nos ha acompañado en varias oportunidades haciéndonos un adelanto muy concienzudo, muy claro, pero sabemos que esta agenda interna solamente se puede diseñar por parte del gobierno, en la medida en que haya una integración de voluntades de todos los sectores nacionales, de todos los voceros del gobierno, pero que es función del congreso de la república establecer dentro del control político esa veeduría para que las distintas instancias nacionales realmente sí se pongan de acuerdo en todos estos temas.

En buena hora por ello le hicimos estas consultas al señor Ministro para los temas de infraestructura que están contenidos en el cuestionario, pero quisimos adicionarlo con destino a los demás integrantes del Gobierno Nacional que han sido mencionados en el día de hoy, con respecto a lo que es el cumplimiento parcial de las 15 recomendaciones que del documento, Compes aprobada en este año del 2005, sobre el plan de expansión portuaria y estrategias para la competitividad del sector como tal, ello es fundamental para quienes estamos aquí también impulsando un proyecto de ley sobre el tema portuario y toda esta veeduría que indudablemente una comisión como es la de comercio exterior, tiene llevar adelante.

Por lo tanto, sin más preámbulos queremos en esta sesión que no es un debate al gobierno, sino una sesión de control político y una sesión informativa, enriquecernos todos los sectores y en especial los parlamentarios que tenemos que ver con estos temas, ahora que estamos avanzando con el tratado o el Acuerdo Can Mercosur y luego nos aprestaremos a seguir acompañando al gobierno en lo del TLC con el gobierno de Estados Unidos, estar muy involucrados en esta temática.

Por lo tanto creo que lo ideal es concederle el uso de la palabra en primera instancia al señor ministro del transporte para el tema de fondo y luego ya cada uno de los temas adicionales que están contenidos en las 15 recomendaciones del documento, Compes para las otras instancias, sean respondidos.

Hace su intervención el señor Ministro del Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao. Muchas gracias un saludo a la mesa directiva de la comisión segunda del honorable senado de la república y a los miembros de la comisión. En relación al debate de control político y a las informaciones que se requieren y que han sido entregadas en la secretaría por parte de las entidades involucradas, teniendo en cuenta 4 áreas del gobierno aquí convocadas, que son el Ministerio del Medio Ambiente, Planeación Nacional, Ministerio de Comercio y el sector del transporte.

El objetivo fundamental de la sesión es informarles sobre el avance de la agenda interna en relación a los tratados de comercio y específicamente a las líneas de competitividad, cómo hemos organizado la presentación, voy a presentar un informe global de proyección del país en la intermodalidad, abordando los rasgos generales de la agenda interna de cada uno de los modos, para después proceder en cada uno de los sectores, los subsectores, a hacer precisiones sobre proyectos y proyecciones.

Empiezo diciéndoles que la base de las proyecciones nacionales se cumplen en dos campos o ámbitos, uno el de la agenda interna, que tiene que ver con la infraestructura de preparación para la competitividad nacional y el desatraso de infraestructura. El segundo es el desarrollo liderado por planeación de la visión del segundo centenario, la visión del segundo centenario.

La visión 2019 que pretende establecer las condiciones nacionales en las diferentes áreas cómo debemos proyectar al país con miras al segundo centenario, estudio que se viene desarrollando y que ya prácticamente está listo para presentación nacional por parte de planeación nacional y los sectores que acompañamos cada uno de los campos, que ya ha sido presentado por áreas al señor Presidente de la República para su visto bueno, que está en proceso de ajustes y que establece metas parciales y alcances presupuéstales, con fuentes de recursos. Sobre el tema el señor director de planeación encargado, el doctor Leibobich les podrá hacer mejores precisiones.

Dentro de la agenda interna y la planificación del desarrollo de infraestructura, nosotros cubrimos 3 elementos de apoyo o de base de esas proyecciones y de las acciones que van en marcha y los cronogramas de ejecuciones de esas acciones en conciliación con la agenda interna y la visión segundo centenar.

Esos tres elementos básicos son los siguientes: el primero es avanzar en la conectividad, Colombia es un país desarticulado territorialmente, por ejemplo, la mitad oriental y sur de Colombia que son 580.000 kilómetros cuadrados, tienen una integración esencialmente de vía caños y ríos y solo lo que el pie de monte cercano, tiene algún grado de desarrollo de infraestructura de otras modalidades, carretera y aeropuertos.

Por ejemplo el pacífico colombiano tiene solo articulación marítima y a través de esteros, solo llegan dos carreteras al pacífico en este momento; por ejemplo, la terraza del caribe, con unos 135.000 kilómetros no tiene articulación en ningún modo de transporte, ni carretero, ni fluvial. Menor mente se utiliza algunos de los caños, particularmente el Cauca bajo antes de la desembocadura del río Magdalena para su articulación.

Entonces la primera base de la visión de desarrollo de la infraestructura en Colombia, es la integración territorial con todos los modos de transporte y así está concebida la visión 2019. Articulación del país con infraestructura, que deriva en conectividad, un caso de esos es el plan 2.500, es un plan para la conectividad, no es un plan aún cuando parcialmente lo sirve para la competitividad.

El segundo elemento o base de esta visión y de estos desarrollos es la inter y multimodalidad, la modernidad de la infraestructura del transporte y del mismo transporte requiere la intermodalidad y la multimodalidad. Intermodalidades por ejemplo, el corredor Amazonas, Putumayo, Sur del país, Pacífico, comprende varios modos de transporte, comprende el fluvial, el carretero y el portuario marítimo. Pero además tiene integración aérea, tiene intermodalidad, hay cambios de modo de transporte para las personas o las mercancías y multimodalidad, es por ejemplo el corredor del río Magdalena, que tiene río, carretera, ferrocarril y transporte aéreo y desemboca en la modalidad de transporte marítimo.

Entonces el segundo elemento de base del desarrollo es la inter y multimodalidad, primero conectividad; segundo, inter y multimodalidad; el tercero es la competitividad. En la competitividad se requiere infraestructura y equipamiento. Infraestructura y equipamiento fundamentalmente para facilitar el comercio internacional y las relaciones internacionales. Ese es el tercer elemento de base de la visión de la agenda interna y de todos los planes de desarrollo aprobados por el congreso o adoptados por los gobiernos que en los últimos períodos hemos tenido y que con la visión de segundo centenario se consolidan; esas son las 3 bases.

En cuanto a los modos de transporte, creo que no alcanzamos a cubrir en la visión genérica que debo transmitirles el equipamiento, que es de pronto más complejo que la infraestructura. Entonces digamos que los modos de transporte son el más común en Colombia, el carretero por el que se mueve la mayor parte de la mercancía y de los pasajeros,

el fluvial con 4 grandes ejes y la política: el ferroviario, el aéreo y el marítimo que son los 5 modos de transporte y a esos 5 modos, para dar el panorama me voy a referirme; voy a referirme indistintamente por jerarquías, porque las jerarquías son casi iguales, dependiendo de la región y de los componentes de carga o de pasajeros.

Pero hay no un modo sino una acción que es indispensable acometer en la visión, es el relativo a los aspectos de asentamientos humanos que están tratados en la visión 2019 y que en lo que tiene que ver con nosotros se refiere a la infraestructura del transporte, en las ciudades tiene por objeto la movilidad y calidad de vida urbana. Entonces es un sexto componente de transporte en cuanto a infraestructura y equipamiento y una cuarta condición de las bases de la visión. Entonces ahí aparece dentro de la visión la reestructuración del transporte y el énfasis en conglomerados humanos del transporte masivo. Entonces quedan 6 grandes áreas para darles las pinceladas que se requieren a esta comisión.

Empiezo por el modo ferroviario. Un antecedente histórico podría decirles que Colombia fue pionera en el continente americano en cuanto al desarrollo ferroviario, salvo algunos proyectos en la Guyana, en Cuba y en el Perú, nosotros empezamos en el continente los desarrollos ferroviarios. El primero de ellos de 1849, uniendo el mar atlántico y el mar pacífico con un ferrocarril en istmo de Panamá, en ese momento colombiano.

El segundo desarrollo ferroviario en Colombia saliendo al mar por sabanillas en el atlántico colombiano, ahí empezó un desarrollo en el interior buscando acabar la insularidad nacional que se rompía por caminos y el río Magdalena mediante el desarrollo de ferrocarriles; el ferrocarril del Magdalena, el ferrocarril posteriormente de Antioquia y el Ferrocarril del Pacífico.

En 1982 teníamos 3.500 kilómetros de ferrocarriles y estaban en funcionamiento con declinación desde los años 70; sucede la desarticulación del ferrocarril interoceánico colombiano que venía desde Santa Marta hasta Buenaventura con el desastre de Chirapotó, se desarticula el ferrocarril, se rompe la continuidad y se establece un período de declinación súbita, brusca de los ferrocarriles con colapso catastrófico en los finales de los 80 y principios de los 90. Los dos últimos gobiernos hicieron grandes esfuerzos por recuperar la malla ferroviaria y elaborar unas concesiones a las que no me voy a referir en términos calificativos, dos concesiones que cubren 2.000 kilómetros de los 3.500 kilómetros heredados.

1.500 kilómetros en la concesión del norte o del atlántico que pretende unir a Santa Marta con el Valle de Aburrá, todo el corredor del Magdalena hasta Dorada, Sabana Cundi-Boyacense y Boyacá hasta Belencito. De ese corredor tenemos recuperados los tramos Santa Marta, Puerto Berrío; avanza muy rápidamente, en próximos días tendremos conexión hasta el corregimiento de la Sierra en Puerto Nare y se espera que para finales de este año tener conectado Santa Marta con la Dorada. Desde hace año y medio tenemos conectado Belencito con Bogotá y están retrasados en las modificaciones contractuales los corredores Puerto Berrio, Valle de Aburrá y Dorada Bogotá; que son ferrocarriles de media montaña y de montaña. Es el panorama en la concesión del norte, la concesión va retrasada.

En la concesión del pacífico tenemos el corredor Buenaventura hasta la Felisa, contratado, son cerca de 500 kilómetros; el corredor está recuperado sin actividad o actividad marginal hasta Cartago, se trabaja en la variante de Cartago y hay 4 frentes de trabajo entre Cartago y la Felisa. El proyecto está demorado y en el momento no ha cumplido los objetivos de transporte ferroviario; el concesionario no tiene equipamiento y tiene problemas financieros para la dotación de su equipamiento.

Solo llegando a la Felisa, aparecerá carga marginal, en el momento hay unos 500 mil toneladas solamente, con otra carga proveniente del centro occidental y del centro del país, se podrá alcanzar incluyendo algún espacio de carbón a dos millones, dos millones y medio de toneladas.

Expansiones en la visión. El ferrocarril de occidente debe llegar hasta Bolombolo, así está previsto en la visión 2019. El Ferrocarril del Norte, Atlántico y Magdalena debe llegar en el segundo centenario hasta el sitio donde los heredamos, hasta Neiva. En una segunda fase, Dorada Buenos Aires. Y en una tercera fase Buenos Aíres Neiva.

En el del Pacífico, llegando hasta Bolombolo, se tiene previsto una extensión que es corta y se ha previsto un ramal a la zona del Páez y una variante que economiza unos 110 kilómetros de recorrido a Buenaventura. El ferrocarril del pacífico esencialmente es de montaña en la parte final del recorrido hacia el puerto; esas son las proyecciones de ferrocarril.

En el momento del ferrocarril fundamentalmente carga carbón, muy especialmente en dos corredores, en la Jagua y la Loma a los puertos de Santa Marta y Ciénaga y entre el Cerrejón y Puerto Bolívar, entre los dos corredores muy activos, de los más activos de América Latina tenemos 400 kilómetros, aún cuando la línea está activada y con paso de trenes menores, cables de toneladas, lo que en América Latina nos coloca en tercer lugar. Por detrás de Brasil que mueve 350 millones de toneladas, de México que mueve 80, nosotros terceros con 53 y cuarto el Argentina con 20.

Proyección. Se requiere inmediatamente la definición de la segunda línea ferroviaria carbonera entre el Cesar y los puertos de Santa Marta y Ciénaga, ese es el panorama de ferrocarriles. Detalles adicionales tenemos con el subsector o conmigo mismo. Esta definida toda la financiación de ese sector con producido del mismo sector; las inversiones adicionales de recurso de tesoro no son requeridas para la segunda y tercera fase del corredor del Magdalena.

Aeropuertos. Hay dos acciones, uno de conectividad en regiones apartadas o de baja presencia estatal, la llamamos aeropuertos comunitarios o aeropuertos para la paz. En la meta de este cuatrienio aprobada por el Congreso, teníamos 48 aeropuertos comunitarios, uno por mes; se han cumplido hasta el momento en 40 aeropuertos y llegaremos con las vigencias de este año y del año entrante a 50 aeropuertos, pasando la meta en dos.

Están concentrados esencialmente, las regiones marginales de la Colombia profunda, en las regiones a las que me referí que no tienen conectividad, hay un excelente resultado en esa materia, con debilidades y deficiencias propias de la ejecución de obras que se vienen corrigiendo. Hay concentración en el pacífico, en el oriente sur, en la Amazonia; en menor proporción en la zona Andina y en la Orinoquía y fuerza en la terraza del Caribe.

Se harán 50 aeropuertos y está por ajustar la meta en aeropuertos comunitarios en la visión del segundo centenario. No creo que sean necesarios más de 50 aeropuertos adicionales comunitarios para lograr la conectividad nacional, lo que nos colocaría entre pistas y aeropuertos en unos 800 aeropuertos en el 2019; en el momento tenemos 750 y de ellos 73 aeropuertos de gran impacto en conectividad y competitividad, manejados por la Aeronáutica Civil.

Expansión entonces en la visión unos 50 o 60 aeropuertos comunitarios adicionales y unas políticas que tienen que llevar a apertura gradual de los cielos y a la consolidación de un job latinoamericano en Bogotá para pasajeros y carga. A una integración operativa de aeropuerto regionales manejados por la Aeronáutica, verbo y gracia Olaya Herrera, José María Córdoba.

A una consolidación de la política aeronáutica, respetada y elogiada en los círculos internacionales como hoy la tiene Colombia en diferentes aspectos, como es de la seguridad aeroportuaria y la seguridad aeronáutica. En la consolidación de empresas aeronáuticas de diferentes rangos: internacionales, troncales y territoriales para la prestación del servicio con mejoramiento sucesivo. El gran proyecto que cumple las expectativas de competitividad y de relaciones internacionales, el Job del Dorado; ese Job repotencia lo actual.

Lo actual muestra un aeropuerto con 460.000 toneladas de carga, que es el primero de América Latina, el que le sigue es un aeropuerto brasilero con 320.000 toneladas; el que le sigue a ese es un aeropuerto Mexicano con 160.000 toneladas; job de carga en el Dorado, con potencialidades para un millón y medio de toneladas que era el límite del plan de desarrollo, pero en los acuerdos con planeación distrital vamos a repotenciar ese job con renovación urbana y se vuelve prácticamente

ilimitada la capacidad en carga en el aeropuerto del Dorado; la carga está creciendo en el Aeropuerto literativamente o con fluctuaciones hasta del 23% de crecimiento.

Los expertos opinan de que el crecimiento sostenido de carga en Colombia vía aérea, es del orden del 12%, lo cual indica que en la visión 2019 estaríamos alrededor de 1.300.000 toneladas con este escenario que es moderado. En el plan de desarrollo del Dorado, ampliamente lo cubrimos, el Dorado mueve ocho millones y medio de pasajeros y quedará capacitado con condiciones de índices internacionales hoy los mueve en horas pico con cierta INCO modidad para 16.5 millones de pasajeros; esa es la expectativa y para eso cerrar la dotación.

El proyecto avanza interdisciplinariamente, tenemos estructurador KPMG escogido entre 45 propuestas; tenemos un grupo técnico configurado por especialistas, funcionarios públicos o asesores de todos los sectores involucrados y un consejo directivo de alto nivel. El proyecto ha venido trabajándose desde hace 2 años; en los últimos 6 meses se hacen plenarias semanales del grupo de trabajo, se hacen reunión de consejo directivo semanal y se establece grupos de trabajo técnico en 4 aspectos sustanciales, entre los que resalto: logística, negocio, infraestructura jurídica, etc. se reúnen permanente y rinden cuentas de tareas y reciben tareas de la plenaria y pronto del consejo directivo.

Los prepliegos, hay una fecha que ha sido inmodificable y hemos sido serios y tenemos que ser serios con ella, desde el principio planteó 30 de junio, versiones de prensa filtradas por miembros de aeronáutica han sido simplemente especulaciones. Siempre hemos hablado que el 30 de junio y esperamos cumplir esa fecha de prepliegos. El aeropuerto lleva 50 años de edad, se proyectó para millón y medio, dos millones de pasajeros que se veía en ese momento vernesco; atiende con ciertas condiciones de comodidad, 8 millones y medio de pasajeros y atiende medio millón de toneladas. Fue un aeropuerto bien concebido, especialmente concebido y muy bien construido, pero va terminando su ciclo.

Y queremos hacer un aeropuerto de impacto en líneas de transición, creemos que el aeropuerto, el job con el desarrollo de pasajeros, con tecnología de punta, con servicios de punta, con tecnología de punta para carga, con organización de carga, de tal manera que sea un job ejemplar y atractivo, requiere una inversión privada y pública de 700 millones de dólares. Incluyendo un compromiso Gobierno Nacional, distrito capital y una congelación de áreas adyacentes de mil hectáreas de las cuales tenemos el compromiso de desarrollar mínimo 100 y máximo 1.000 y así lo haremos.

Es un potencial de negocios gigantescos, no solo será un job, sino que tiene que ser en la visión nacional y distrital, un centro del tipo parque ambiental y financiero, un área de impulso del crecimiento económico y la competitividad de Bogotá y su periferia, hay muchas empresas interesadas en ese desarrollo; hay incluso la compañía madre aeronáutica aquí, viene haciendo unas propuestas para extender sus servicios y garantizar el Job; tenemos competencia, el job de Panamá es una competencia, creemos que hay mercado latinoamericano para los dos.

Nosotros por la ubicación geoestratégica y por el concepto del desarrollo del job del Dorado, creemos que tenemos competitividad y competencia con el job de Panamá, pero nuestra responsabilidad es estar atentos a que las decisiones de toda índole que hagamos, cumplan con éxito la expectativa de que sea un centro motor del desarrollo nacional en la capital de la república o un job latinoamericano; particularmente un proyecto del que esta generación se sienta orgullos como muchos se sienten y deben sentirse legítimamente orgullosos del aeropuerto que en los 50 se desarrolló.

Modo aéreo, sobre eso hay infinidad de temas, hasta la minucia que estoy seguro que ustedes querrían preguntar, estamos listos y aquí hay personal para decirles hasta lo más mínimo de cada uno de los modos que estoy abordando y que sea general, si alguien de ustedes quiere algo muy específico, tenemos forma de responderlo, pero no se trata de que ustedes se vuelvan especialistas de la organización de transporte de equipaje, de pasajeros, sino que ustedes reciban lo fundamental de este informe que ustedes quisieron que nosotros presentáramos, modo aéreo.

Modo fluvial. Colombia debe su integridad territorial al modo fluvial, ha sido históricamente el modo natural y el modo por excelencia del transporte. Con la aparición de los ferrocarriles, luego las carreteras y luego los aeropuertos, en ese orden en la zona andina de concentración poblacional y en la zona especialmente productivas nacionales se fue cambiando el modo fluvial y de caños que paradójicamente no existía en las zonas de desarrollo productivo. Pero en la mayor parte del territorio nacional, en las dos terceras partes del territorio nacional es el único modo existente usual.

Colombia tiene 25.000 kilómetros de ríos y caños, de los cuales potencialmente navegables con navegación mayor y menor son 16.000 kilómetros y redondeando 8.500 kilómetros en navegación mayor; nosotros los abandonamos. Foros ha habido muchos sobre qué pasó y de un análisis sociológico y productivo, se podría resumir en la aparición del individualismos manchesteriano capitalista que se traslada a la actitud y al comportamiento social individual, que prefiere el transporte individual y hacia la pereza del transporte que prefirió el transporte puerta a puerta en lugar del transporte multimodal por bloques.

De otra parte, la incidencia en estos países de atraso industrial y de infraestructura por parte de la aparición del motor de combustión y los conglomerados económicos alrededor de las casas productoras de vehículos que incentivaron el desarrollo carretero en detrimento de los modos ferroviarios y fluvial. En buena medida pero particularmente en el ferroviario, tuvo incidencias en su declinación el pésimo manejo estatal de las redes.

En 1962 en que Antioquia vendió el ferrocarril que había trabajado durante un siglo, ese ferrocarril tenía 4.800 pensionados, trabajaban en una línea de 323 kilómetros, algo más de 3.500 personas; había ramas del ferrocarril con 5.000 incidentes anuales. Es decir, un promedio de 5 a 20 incidentes diarios.

Ramas del ferrocarril en las que de los 365 días del año, 330 estaba cerrado, así no podía haber ningún elemento que funcione; ese era el panorama de una región y así era a lo nacional, el estado fue incapaz de manejar los ferrocarriles, contrario al éxito en países como Canadá, la India, el Brasil, Estados Unidos; con manejos distintos de su líneas ferroviarias.

Adicionalmente los ferrocarriles se pretendieron que se volvieran puerta a puerta, totalmente inconcebible, como aún no se había inventado en esa época el concepto de planificación del desarrollo de infraestructura de los países, que surgió solo después de la segunda guerra mundial en Alemania, por lo que llamaron ejes integradores y que nosotros derivamos en llamar corredores neoeconómicos entonces los ferrocarriles eran de montaña.

Nada más en la discusión de qué tipo de trocha se utilizaba, se demoraron 25 años, recuerdo la más grande discusión de dos monstruos del mundo de la ingeniería, Cisneros y José María Villa, el uno defendía el de yarda y el otro el de cuarta. Cisneros impuso de yarda de 90 centímetros y derrotó a Villa que quería el de cuarta que era de 60 centímetros, que horror que hubiera triunfado Villa, fue un error que hubiera triunfado Cisneros.

Hace una interpelación la honorable Senadora Alexandra Moreno Piraquive. Sí quisiera comenzar a aterrizar el tema y hablar de cosas más puntuales, no sé si usted a bien lo tenga señor Presidente, permitir unas preguntas por parte del distrito, hay unas personas que manejan este tema y quieren hablar específicamente del transporte multimodal. Ya se tocó el tema de Bogotá, pero sí quisiera que fuera este debate más aterrizado.

Tengo en estos momentos de la gobernación de Cundinamarca al señor Alcibíades García, secretario de desarrollo económico, que maneja el tema de proceso de transporte multimodal y queremos hacer énfasis en este tema. Así también al subdirector de infraestructura de planeación distrital, Mauricio Bustamante quien también quiere hablar de este tema para el caso Bogotá, Cundinamarca y más adelante haré otras preguntas de otras regiones del país.

El señor Ministro de Transporte solicita que se le deje establecer el panorama global, porque los proyectos específicos lo trata cada depen-

dencia. Conozco bien cuáles son los proyectos multimodales de cada uno de ellos y nos referiremos a proyectos específicos.

Estamos haciendo el pasamento de la visión 2019 y es necesario dar la información en el sentido como yo quisiera que se tuviera con la sustentación, histórica, teórica y fundamental de cada uno de los modos, estos diciendo la globalidad de los proyectos. Pero les he dicho que si en el desarrollo del debate hay el tiempo, proyecto específico por proyecto específico lo mostramos.

Toma la palabra el señor Presidente de la Comisión:

Le quiero comentar a los ilustres Senadores que el propósito que nos impusimos sobre el análisis de estos temas, es que es un tema supremamente de fondo; los que hemos intervenido, participado, la idea es que en el tema del TLC, Can Mercosur y Comercio Exterior en general, hemos requerido a todos los servidores del estado que tengan que ver con esta agenda interna, para entender que nosotros no podemos simplemente esperar que planeación nacional nos diga, esta es la agenda interna.

Nosotros bien entendemos las regiones, los departamentos, lo hemos hablado en reunión plena con la gobernación de Antioquia y con la Alcaldía de Medellín, cómo en las reuniones de las regiones con todas las alcaldías, gobernaciones, cámara de comercio, tiene que haber una sintonía que día a día tenemos que construir normatividad nacional, acoplada con una normatividad regional para que pueda haber un compromiso nacional.

En tal circunstancia no vamos nosotros a pretender que en una sola sesión vamos a terminar este tema. Cómo los temas tienen un orden, nos hemos dado a la tarea de que en esta citación haya un orden inicial.

No descartamos la invitación que usted nos hace de escuchar a los servidores del Estado a nivel territorial que estén aquí presentes, pero en su momento y no voy a estar de acuerdo yo en interrumpir el derrotero que ya tenemos para de pronto con base de muy buena fe, entrar a unas preguntas muy focalizadas e interrumpir todo este derrotero, cuando hemos tenido aquí una presencia de funcionarios nacionales de alto rango, que si le estamos quitando el tiempo desde el punto de vista de su responsabilidad administrativa.

Le acepto la propuesta, pero me disculpa que la hagamos más adelante cuando hayamos avanzado en todos estos cuestionarios, que son muy largos, muy de fondo, pero entonces luego de ello avanzamos con esas preguntas.

Toma la palabra el señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego:

Entonces los 4 ejes fluviales son: corredor del Magdalena, ya activado hasta Puerto Berrío y en proceso de activarse hasta Puerto Salgar.

Recuperación de puertos fluviales: en Berrío, primera fase de Galán en Barrancabermeja, en funcionamiento Tamalameque; en procesos de reestructuración el proyecto cercano a Gamarra.

En proceso de adjudicación la profundización del Canal de acceso de Barranquilla y en contratación el tema del Canal del Dique.

En vías de constitución las sociedades portuarias de Puerto Salgar y Puerto Dorada. Hasta ahí será navegable con embarcaciones tipo barcaza con remolque.

Segunda fase: río Meta-Orinoco, se han tenido todos los acercamientos con Venezuela y con Brasil. Con Venezuela para estimular la navegación Meta-Orinoco, con Brasil para la financiación del recurso de la recuperación del río Meta. En una parte inicial, antes del crédito con Brasil se harán unas inversiones por parte del Invías en los puertos Cabuyaro y la Banqueta, para recuperar lo fluvial.

Tercera fase: el río Putumayo, están recopilándose los estudios y obedecía al corredor ya aprobado en el IRSA, Belén de Pará; Amazonas norte de Brasil, Puerto Asís; Mocoa; Pasto; Tumaco. Ese corredor es de interés Suramericano.

La cuarta fase. Es el eje Atrato San Juan. Hoy en vías de recuperación a través de muelles y de vigilancia de seguridad democrática, estaba cortada toda la comunicación. Hoy se ha vuelto a remontar el río Atrato con mercancías, desde Quibdó hasta las Bocas del Atrato.

Eje multimodal tipo fluvial. En el caso del Pacífico hay un plan maestro de desarrollo del que se está organizando un plan piloto que es la que llaman en el Pacífico la (acua pista), o sea, la comunicación de los esteros en un tramo de casi 500 kilómetros. Se está trabajando en un primer proyecto que es el proyecto piloto para ese desarrollo. Es el tercer modo fluvial.

El cuarto modo es el modo portuario. La visión se acaba de inscribir dentro del programa de expansión portuaria. Comprende varios ciclos, comprende la revisión de los contratos de concesión para lo que se ha creado vía Compes y vía decreto una comisión interministerial que está próxima a convocarse, que está constituida por Ministerios de Ambiente, Comercio, Transporte; minas y energía, planeación nacional. Para definir los esquemas y metodologías de las revisión de los contratos de concesión.

Actualmente los 2.900 kilómetros de litoral tenemos 205 puertos y muelles, 5 de ellos de carácter público para mercancía general, algunos puertos privados de gran movimiento como es por ejemplo los puertos carboneros o los puertos de combustibles.

Sociedades portuarias 3 en el Caribe, una de ellas ya con contrato extendido que es la de Cartagena, se le extendió hasta el 2032, está demandada esa extensión. Además la Sociedad Portuaria de Barranquilla y la Sociedad Portuaria de Santa Marta; en el Pacífico la Sociedad Portuaria de Buenaventura y la Sociedad Portuaria de Tumaco. Las 5 Sociedades Portuarias administran Puertos de carácter público, o sea, del Estado.

La misión de esa comisión interministerial, es definir las condiciones de revisión para extensión de plazos de las sociedades portuarias y el Compes establece cuáles son las expansiones portuarias y las inversiones con metas 2010 y 2015. Acaba de ser corregido el Compes General de expansión portuaria para hacer unas correcciones y precisiones en el caso del Pacífico vallecaucano.

Esencialmente las inversiones de carácter público, o sea de los producidos por las contraprestaciones portuarias que alcanzan anualmente hoy unos 15 millones de dólares, comprenden el mejoramiento, mantenimiento y expansión de las vías de acceso acuáticas y terrestres a cada una de las áreas portuarias.

Por ejemplo en el caso de Buenaventura, quedó comprendido la profundización del Canal de acceso a 11 metros por 19 millones de dólares. En el caso de Barranquilla quedó comprendido, ya se licitó, está para adjudicar las obras hidráulicas para profundización del canal de acceso a un orden de 40 pies ordinario, vía obra hidráulica, no había dragado o mantenimiento. En el caso de cada ciudad hay entonces inversiones en las vías terrestres de acceso con el mantenimiento de los canales de acceso.

Está definido en el Compes de expansión portuaria la expansión de puertos y los puertos que van a ser motivos de inversión privada o pública en los próximos 10 años, que inciden con la visión 2019. En el caso del Caribe están puertos como por ejemplo el de Dibulla en La Guajira; está previsto el desarrollo progresivo del área portuaria del golfo de Urabá y está previsto el desarrollo de las áreas portuarias del pacífico Vallecaucano en dos aspectos, en el aspecto de acompañar las soluciones que hay planteadas para bahía de Buenaventura que proveen 4 soluciones portuarias en el momento que estamos agilizando y una expansión utilizando las 38 hectáreas de la zona franca actual.

Además en la expansión portuaria se requiere el desarrollo con asociaciones públicas privadas de las zonas de desarrollo logístico o zonas especiales logísticas; los ante puertos, los puertos secos y los mecanismos para ser más ágiles y competitivos los puertos.

Los puertos colombianos mueven 100 millones de toneladas, de los cuales la mitad es carbón, la mitad de la mitad es combustibles y la otra mitad es mercancía general; es decir, unos 25 millones de toneladas son mercancía general. De esos 25 millones de toneladas más o menos unas 11½ millones son exportaciones de mercancía general y unas 13½ son importaciones de mercancía general.

De esa mercancía, Buenaventura mueve más o menos la mitad y la otra mitad la mueven Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Tumaco;

con fluctuaciones en participación, pero con crecimientos muy grandes; por ejemplo, el puerto de Santa Marta el año pasado creció 24% en carga. La tendencia más o menos en el crecimiento de carga de las sociedades públicas nuestras, son los que mueven los 25 millones de toneladas.

Debemos tener capacidad de atender 13 millones de toneladas por año de expansión, quiere decir, que globalmente hoy los Puertos se coparían aproximadamente en el 2008, 2009, Buenaventura está a punto de coparse, se dice que un puerto se copa cuando alcanza el 75% de la capacidad instalada, entonces lo más urgente es Buenaventura, expandir Buenaventura con la metodología que establecimos.

Nosotros no vamos a invertir recursos estatales en el acompañamiento de los puertos, no se necesita, hay cuatro puertos que están pidiendo pista más unas ampliaciones de áreas concesionadas que se han solicitado y hemos tenido atrasos, tenemos que agilizarlas en la materia, hay cuatro solicitudes.

Una interpelación del honorable Senador Francisco Murgueitio Restrepo: Gracias, un cordial saludo a los Funcionarios del Estado, Señor Ministro. Obviamente que el informe que se está presentando es el avance de acuerdo con el documento Compes que tiene que ver con el fundamental y estratégico tema de la Agenda Interna.

Quería hacer esta reflexión y una pregunta para el señor Ministro en este sentido, uno de los argumentos más importantes que se han esgrimido en el Congreso de la República y en las Rondas del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos, es la absoluta imposibilidad colombiana de ser competitivos frente a un Tratado de Libre Comercio. Y un argumento fundamental del Gobierno, ha sido que la Agenda Interna, si bien tiene un pasado construido de lo que se ha hecho y lo que se tiene pensado hacer, la Agenda Interna tampoco va a resolver todos los problemas del país y más sabiendo nuestra pobreza inveterada.

Ese argumento inclusive ha sido reforzado por afirmaciones de algunos funcionarios del Estado entre ellos el Ministro de Transporte que ha sostenido que nuestro atraso en infraestructura lleva años y que estamos en unas circunstancias completamente adversas, que es reconocer un hecho evidente.

Pero hasta donde tengo entendido señor Presidente, esta citación de hoy tiene el objetivo fundamental de en qué vamos y cuáles son las opciones que tenemos, porque independientemente del éxito o no de las negociaciones del TLC yo sí quiero que el Gobierno representado con estos Ministros, me diga exactamente si seguimos en el tema de afrontar con éxito un TLC con Estados Unidos o vamos a pensar y a repensar esa negociación.

Es una pregunta que es válida en el sentido de que nosotros no podemos seguir, como en alguna ocasión se nos expresó por varios Colegas del Congreso, no podemos seguir pensando con el deseo de que vamos a hacer cosas en menos de cinco o seis años para mejorar nuestra competitividad cuando ni siquiera tenemos claro cuáles son los términos del TLC.

En ese sentido quisiera hacer como un corte muy rápido de la intervención brillante como siempre, del Ministro de Transporte; por fuera también de las cuestiones normales y mecánicas de los desarrollos de los diferentes esquemas de la infraestructura colombiana porque pues allí podíamos tener mucha tela de donde cortar, por ejemplo, el esquema de las concesiones tanto en vías como en puertos, como en aeropuertos, como ferrocarriles, siguen siendo críticas, hay problemas graves en concesiones, mal estructuradas, mal desarrolladas.

El esquema de la concesiones nos va a servir para el TLC cómo está o hay que mirar una generación nueva de concesiones que no tengan los problemas que tuvieron anteriormente, acaban de relatar lo del ferrocarril de Occidente, pero podemos ampliarlo al Aeropuerto de Cali, por ejemplo, la concesión del Aeropuerto de Cali, seguimos teniendo problemas y si hablamos de concesiones viales pues con mayor razón.

Lo que quiero es direccionar un poquito el tema para ver si vale la pena, porque yo no comparto el criterio de mis colegas que dicen, es que no tenemos nada que hacer frente a la competitividad con Estados Unidos, es mejor ni siquiera firmar el TLC.

Creo que el Gobierno en este caso nos debe reafirmar que todo este plan va dirigido precisamente a prepararnos para ello, vamos a votar dentro de quince días si Dios quiere, el convenio Can Mercosur, que también abre unas puertas así sea un Tratado conservador, desde el punto de vista de la defensa que se ha hecho de los renglones del Acuerdo.

Pero tarde que temprano el comercio con el Sur del Continente va a venir y de hecho se van a abrir muchas puertas, estamos pensando en la Agenda Interna para eso? sí o no, estamos adecuando esa realidad de Can Mercosur que nadie pensó que iba a estar primero que el TLC con Estados Unidos, sí o no? lo estamos hablando a través de las Agendas que Planeación Nacional está haciendo en las regiones, y en ese sentido el Ministerio de Transporte tiene muchísimo que hablar, aunque la Agenda Interna no solamente es infraestructura. Gracias Presidente.

Toma la palabra el Presidente de la Comisión, Senador Manuel Ramiro Velásquez Arroyave:

Gracias señor Senador. Indudablemente hemos reiterado que precisamente estamos hablando de Agenda Interna en todas las áreas, como bien usted lo dice y no solamente mirando el TLC, Can Mercosur, sino a todo lo que es la globalización de nuestra economía en Comercio Exterior y por lo tanto esta infraestructura como punto de avance para convocar a otros Ministerios posteriormente y es supremamente importante, entonces lo enfocamos pues en forma global al Comercio Exterior, señor Ministro.

Continúa con el uso de la palabra el señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao:

Las inversiones privadas portuarias hasta el 2015 se estiman en 500 millones de dólares y las estatales en unos 150 millones de dólares y aquí no está comprendido Málaga.

En el ámbito de la pregunta que es muy importante, del Senador Murgueitio yo quiero referirme a lo siguiente, para dar continuidad, sí a ustedes les parece, les hago la lista de proyectos, pero yo creo que es mejor el concepto porque aquí hay quien haga la lista de proyectos, quien conozca el mapa diciendo los proyectos hay mismo los ve, pero sin el mapa quien no lo conozca es complejo.

Pero mire, Colombia es competitivo, hoy con la infraestructura que tiene solo es competitivo lo portuario, haciendo mejoras y lo aeroportuario, en carreteras no somos competitivos, en ferrocarril no somos competitivos, tenemos que hacer mejoras, por eso es la visión, la visión que nos dijeron háganla para ser competitivos, la que tenemos nos vuelve competitivos.

Hay dos formas de volvernos competitivos, es cambiar la estructura de producción y pasarla todo a las áreas cercanas a los puertos para evitar el transporte, pero eso no es posible, nosotros crecimos con desarrollos económicos, industriales a 800 y 1000 kilómetros del mar y tenemos que sacar esos productos hasta el mar, los de exportación.

Los productos de importación, de todas maneras tienen el mismo drama que sale al que entra, porque tienen también que entrar por áreas por vías no competitivas, entonces eso de alguna manera equilibra el consumo interno con la importación, pero esa discusión ya tiene mucho tiempo de cuál es la estrategia, de si abrir las fronteras, protegerlas, hacer producción de sustitución de importaciones, de sostenibilidad, pero eso no es competencia mía, yo tengo unas opiniones personales pero sería muy atrevido yo exponerlas, yo solo puedo hablar de carreteras y ferrocarriles y esas cosas vanas.

Entonces, somos competitivos en la estructura de producción hoy y con la infraestructura que tenemos, solo en modo aéreo y en modo portuario, fluvialmente en uno solo de los corredores, si lo mejoramos, la visión que nos pusieron es para que nos volvamos competitivos. Entonces es un desafío gigantesco de inversión, que requiere y cambiar el pensamiento como hemos hecho en la inversión. Nosotros como hemos hecho la inversión, como pobres, entonces tenemos una infraestructura de pobres y para pobres y para no ser ricos.

La carretera más importante de Colombia, la más, en la estructura actual en 10 años hay otras, pero hoy es la vía Bogotá Buenaventura y el tramo, por ejemplo Ibagué Armenia, eso es un desastre, eso circula a

20 kilómetros por hora, tiene solo 4500 vehículos, una composición de tráfico de cargas grande solo se puede andar por ella, cuando nosotros cerramos el tráfico de carga, lo tenemos que cerrar en toda Colombia, sábados y domingos, puentes festivos y en vacaciones.

El tráfico de carga que es lo que nutre a Colombia para que la gente pueda tener turismo, sino no se podría sacar turismo, no caben los dos, entonces que tenemos de infraestructura, una estructura hecha como pobres y para pobres, mezquina, entonces tenemos que cambiar eso, hacer una infraestructura como si fuéramos ricos para que seamos ricos, esa es la base, sobre todo en carreteras, en el aeropuerto y en los puertos.

Eso requiere una inversión gigantesca, solo ha habido un caso en la historia de Colombia en que se ha pensado así, solo un caso exitoso, cuando se hizo el desarrollo hidroeléctrico se pudieron hacer cuatro centralitas chiquitas para abastecer los pueblo adyacentes y Colombia no tenía energía y estaría en el siglo XIX, o se hizo la política del desarrollo energético en Colombia, como ricos para ser ricos y efectivamente se desarrollaron casi diez mil megavatios en un período de una generación, solamente, es lo mismo que estamos pidiendo en la agenda 2019, que transformemos la mentalidad de las especificaciones de la infraestructura y hay que cambiar las concesiones.

Porque es que las concesiones ya no se hacen por usufructo o por uso, si seguimos con eso no tendremos desarrollo, se tienen que hacer vía iniciativa privada por alianzas público privadas y con cargo al Fisco Nacional, si fueran por peajes con eso no sostenemos la malla arterial básica nacional, con los peajes, nosotros recogemos 300 millones de dólares de peajes y el 65% va para pagar concesiones y el 35% a la malla del Invías, por ese camino no hay, es vía presupuesto.

Voy a presentarles a ustedes, para que me apoyen, un Acto legislativo en que modifique la Constitución y se vuelva a fondos específicos para el desarrollo de infraestructura o si no Colombia no será rica, yo voy a presentar eso juiciosamente, no como el compañero Fabio, un articulito así chiquito, sino un artículo con otras cosas para consideración de ustedes, pero eso hay que cambiarlo.

Entonces, tenemos que cambiar, claro doctor Murgueitio, las formas de concesiones, tenemos que pasar no a la cuarta generación sino a la última y definitiva porque en realidad en eso nos han engañado, la primera generación fue en la Colonia, que daban los puentes por usufructo y los caminos reales por usufructo, no les choque que les hable un poquito de historia porque sin eso cómo vamos a adivinar el futuro.

Bueno, entonces carreteras, que se necesitan, se necesita mantener lo que tenemos y lo que hagamos, expandir la conectividad y la competitividad, se necesitan, se los resumo para no cansarlos, los veo como fatigados si quieren oír es a otros, se necesitan 25 proyectos de carreteras esencialmente transversales, se los puedo decir uno por uno, y se necesitan, óigame doctor Francisco óigame, contratar otros 2500 kilómetros de doble calzada, para tener 3160 o sino no seremos competitivos, eso si es un desafío bien enorme.

Es decir, en el 2019 hicimos unos recortes, se necesitan 3160 de dobles calzadas en Colombia para que esto esté unido y esté competitivo o si no no tenemos que hacer nada en el futuro, seguiremos siendo un país de pobretones siendo un país inmensamente rico, de los más ricos del planeta lo puede demostrar cualquiera que haya estudiado la geografía o los yacimientos potenciales de Colombia, inmensamente rico, en todo, hasta en petróleo, no tanto como Venezuela pero si más que el Ecuador, en todo hasta en diamantes.

Entonces los 25 proyectos y los kilómetros de doble calzada y todo el tema de infraestructura vale su ejecución, oigan la cifra, que hace como año y medio cuando se empezó a hablar de TLC yo lo dije en el Congreso y casi me fusilan, les repito la cifra, por ahí la tienen, se necesitan 10 mil millones de dólares para poner esto al día, al pelo, para ser ricos, eso no es nada son 10 mil millones de dólares señores para la expansión y otra cosa cerca para durante este período mantener correctamente todo.

De dónde salen, de responsabilidades nacionales y territoriales porque le estamos dejando de un lado las responsabilidades territoriales, ya ningún municipio mantiene ningún camino, ningún departamento mantiene ninguna vía secundaria, las abandonaron, porque lo que pretendía la estructura jurídica de Colombia que era que se expandiera y mantuviera a través de las sobretasa de la gasolina y de los combustibles la tumbaron, hay que volver a eso, cambiando la Constitución, yo les voy a pedir el apoyo para eso, o si no esto no se va a desarrollar.

De dónde sale, del Fisco Nacional y de iniciativa privada, está especificado para los 25 proyectos y las dobles calzadas, la fuente y el alcance, faltan ajustes, tengo apreciaciones ahí sobre el valor de una u otra cosa y la fuente, pero esencialmente estamos de acuerdo, eso se lanza el mes entrante aquí en el Congreso, ojalá los inviten a ustedes a don Santiago y para lo de infraestructura yo vengo con él, pero eso es el valor, no es nada.

Colombia no cumple los estándares internacionales de inversiones en infraestructura, un país atrasado en infraestructura, tiene que invertir mínimo el 2.5% del PIB para desatrasarse y ser rico. Nosotros no invertimos sino una cosa cercana al 1% y va en deterioro, entonces que queremos, ser competitivos y ricos o seguir siendo un país semi siglo XIX.

Porque es que aquí parte del país donde se demoran dos semanas para uno llegar y hay zonas andinas, de la zona andina, donde se demora uno cuatro días para llegar, hay zonas del territorio nacional, de llanura no de selva, donde un camión se demora dos meses, sí sacan un camión hoy para llegar a Puerto Carreño, se demora dos meses con la ayuda de Dios, sin ella no llega, con la ayuda de Dios dos meses y se puede transformar eso, hombre claro hace ocho años para llegar a San José del Guaviare se demoraba un camión dos semanas, hoy se demora, siete horas y en dos años se está demorando seis.

Entonces, uno de los proyectos es que Puerto Carreño y Puerto Nariño no queden a dos meses sino que queden a un día de camino máximo, se puede ir en condiciones normales en 18 horas seguro acompañado por supuesto de Mi Dios que allá está difícil la cosa, son 600 kilómetros entre Puerto Gaitán Cumaribo Puerto Carreño y Puerto Nariño, va en la Agenda Interna.

Sí quieren y si les gusta les hago el listado de los 25 proyectos que van pero mejor para irles terminando y que pasen otros al tablero las dobles calzadas, las dobles calzadas serían Popayán y Buenaventura, conectados en doble calzada con Bogotá salvo el corredor Ibagué Calarcá que iría en par vial.

Entonces Bogotá-Buenaventura alcanzando hasta Popayán, oigan Bogotá Santa Marta con desviación en doble calzada a Bucaramanga y a Valledupar y con desviación en doble calzada a Medellín y damos la vuelta por Santa Marta Barranquilla Cartagena y nos devolvemos hasta Caucasia, doble calzada, entonces Caucasia Cartagena, doble calzada, Cartagena por la cordialidad hasta Barranquilla, Barranquilla Santa Marta y de Santa Marta a Bogotá, desviación a Bucaramanga, desviación a Valledupar y de la Troncal de Occidente se interrumpe en Antioquia.

No me fusile doctor Velásquez que tengo razonamientos técnicos para hacer, en Caucasia se interrumpe la doble calzada y vuelve a aparecer en Bolombolo, espero que en Medellín en dirección al eje cafetero para cumplir la Troncal de Occidente hasta Popayán y para integrarse al Pacífico, es el sistema de doble calzada, son 2160 kilómetros, eso no es nada, no es nada, pero si lo hacemos el panorama de Colombia cambiará.

Hay otros elementos como es el del Llano, la vía al Llano en doble calzada, me dijeron por ahí, hombre primero involucre los tramos que no están en concesión, van los tramos en concesión y segundo eso se coparía en el 2017 al ritmo del crecimiento del país de pronto sí, pero las vías hay que hacerlas antes de que se copen y para que induzcan el desarrollo, método de la China, a donde no fui pero estudié. Allá dicen las vías hay que hacerlas, no para los tacos sino para llenarlas, entonces aquí esperamos que haya un taco en una parte para hacer la vía.

Nosotros debemos prever el taco y hacer la vía antes, por esos dos mil y pico de kilómetros hay que empezarlos ya y hay que contratar 1500 en este período, yo creo que en este no, pero en el siguiente tienen

que quedar contratados esté quien esté, todas esas o sino no llegamos y el desafío es muy grande.

Sabe ¿cuántos kilómetros de doble calzada hemos hecho por año en la última generación, saben cuántos? un poco menos de veinte en todo el país en la zona de carreteras y entonces tenemos que subir a un poquito más de 150, es decir multiplicar el ritmo de dobles calzadas en Colombia por siete y medio, imagínese el desafío, ese es el ritmo y eso requiere recursos, pero eso activa toda la economía y el panorama. Me quedan faltando, si quiere le cuento los 25 proyectos o termino ahí señor Presidente para otra ocasión.

Toma la palabra el honorable Senador Francisco Murgueitio Restrepo:

No Presidente, un detalle sobre la respuesta del señor Ministro. Es que ese es más o menos el criterio que se tiene en la Comisión para el tema de Agenda Interna. Usted ha hecho aquí dos anuncios muy importantes, primero la presentación de un Acto Legislativo que permita que esto que usted está necesitando para el país o que el país necesita lo estamos haciendo. Hay que ver el texto doctor, porque tampoco es así no más, yo quisiera ver el texto.

Interpelación del Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao: Los fondos de expansión y mantenimiento de la infraestructura, dotados de los siguientes recursos a), b), c), d) y e), son los cinco recursos. Yo le mando un borrador la semana entrante para que lo conozca.

Toma la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, doctor Manuel Ramiro Velásquez Arroyave:

Bienvenido el Presidente del Senado.

Continúa con el uso de la palabra el honorable Senador Francisco Murgueitio Restrepo:

Es que el Presidente del Senado viene precisamente para mirar el tema de la Agenda Interna por los Foros que está haciendo desde la Presidencia y con la Comisión Segunda. Y dos detalles muy pequeños Ministro, en ese circuito que usted nos describió ahora va a tener que incluir la doble calzada a Tribugá, porque no la veo mencionada en ninguna parte ahí estamos como desarrollando el tema.

El otro tema es un detalle de sus asesores, o de sus secretarias, o de quienes digitan porque en el anexo 2 de la respuesta de hoy vuelven a insistirnos, yo sé que usted no es quien ha hecho este tipo de cosas, yo soy de los poquitos Congresistas del Valle que le creen a pie juntillas sobre el tema de Buenaventura a pesar de otros criterios en mi región, pero es que aquí vuelven a insistir que van a profundizar el Puerto a diez metros y usted acaba de decirnos que eso ya quedó claro a once metros, entonces dígale a sus digitadotas que le pongan un uno a ese cero porque sino vamos a seguir con dudas. Gracias Presidente.

Toma la palabra el Presidente de la Comisión, Senador Manuel Ramiro Velásquez Arroyave:

De nuevo señor Presidente del Senado, Senador Luis Humberto Gómez Gallo, mencionábamos al inicio de esta sesión que ya llevamos una cantidad de sesiones desde el año anterior hasta este año, señor Ministro, para hablar del tema de la Agenda Interna con respecto a los eventos que hemos hecho en compañía de la Presidencia del Senado, en las ciudades capitales y lo que es el Acuerdo Político en reemplazo de la Ley Espejo, señor Ministro creo que algunas de las inquietudes del Senador Carrizosa van para ese lado.

Toma la palabra el honorable Senador Jesús Ángel Carrizosa Franco:

Por supuesto que son para el Gobierno, pero me gustaría que las escuchara para que nos pongamos de acuerdo. La idea que tenemos en la Comisión que a la larga se va a encargar de la aprobación en primera instancia del Tratado de Libre Comercio y la que hemos sacado en todos los Foros que hemos desarrollado a lo largo y ancho del país.

Precisamente que sin una Agenda Interna que vaya acompasada con ese proceso del Tratado de Libre Comercio pues vamos a tener muchísimas dificultades, entonces le surge a uno acá, oyendo ese atraso en el cual estamos, y estamos de acuerdo todos y lo conocemos.

Me surgen muchísimas preguntas; la primera de donde vamos a sacar esa cantidad de recursos, dice el señor Ministro, esos son pocos, son pocos para lo que se requiere, por supuesto, pero es el monto que nos sacaría del subdesarrollo o más bien que nos pondría en capacidad de competir y es que nosotros insistimos mucho en ello, señor Ministro y altos funcionarios del Estado aquí presentes, porque sin eso tendríamos que reconsiderar sí es que es prudente que se apruebe un Tratado de Libre Comercio en esas condiciones.

Para cuando vayamos nosotros a ponernos a tono nos ha absorbido el comercio mundial y no estaríamos en capacidad de competir, cuál es la reforma entonces, constitucional que debemos hacer, que usted dice que va a proponer y en la cual lo acompañaríamos. Cuál es esa reforma que permita que sin atentar contra la descentralización, no voy a defenderla porque estoy en desacuerdo, no con la descentralización, sino como se ha manejado la descentralización en Colombia, y es el caso de las carreteras que usted mencionó.

Los departamentos reclaman, nuestras regiones, un manejo descentralizador pero cuando tienen un problema toda que el Gobierno arregle eso, eso no es descentralización, eso es una autonomía para manejar unos recursos allá como les de la gana pero ya cuando la cosa es seria entonces ahí si no hay descentralización.

De suerte que eso tiene sus errores y eso hay que corregirlos sin atentar contra eso que es una premisa constitucional de la descentralización, el Gobierno me parece debe encargarse de esas cosas macro que pongan al país en el desarrollo, ojala hallamos copiado las concesiones de la China, señor Ministro, porque eso fue lo que sacó a la China y de España, que la Unión Europea le ayudó dándole los recursos suficientes, para ponerla a tono con los otros países.

Pero ese modelo no lo podemos tener infortunadamente acá, nos toca a nosotros, entonces debemos creer que vamos a tener esos recursos o la capacidad de conseguir esos recursos para desarrollar una agenda en un plazo determinado?, cuál es ese plazo? Y de ahí sí podemos nosotros saber si es conveniente o no que firmemos ese Tratado de Libre Comercio de lo contrario vamos a estar pasando las duras y las maduras.

Mire Ministro, ya una cosa local para terminar, ustedes o el Gobierno o la Nación está invirtiendo 40 mil millones en el Puente de Yondó de Barrancabermeja, pero usted y yo sabemos que eso no conduce a ningún lado, donde está esa carretera de Yondó para allá, para ir a Medellín, donde está, en que proyecto, eso cuánto vale, a donde conduce eso. Entonces 50 mil millones, 40 mil millones en un Puente muy importante, lo hemos pedido durante muchos años pero el resto de la infraestructura por ahí no suena, por lo menos donde están los recursos. Gracias señor Presidente.

Toma la palabra el señor Presidente, Senador Manuel Ramiro Velásquez Arroyave:

Honorable Senador, antes de que el señor Ministro responda y sin que se nos vaya el señor Presidente del Senado. Quiero reiterar que precisamente este tipo de sesiones de control político tienen que ver mucho comparativamente con los Consejos Comunitarios del señor Presidente Uribe.

Sabemos que los Consejos Comunitarios presionan mucho a los distintos sectores de los Gobiernos Nacional o territoriales para que haya algún tipo de sintonía en una cantidad de cosas que dentro del diario trajinar de pronto se pueden quedar incompletas o sin integración de voluntades y de acciones.

Lo que quiere, es responsabilidad del Congreso de la República, es propiciar que los distintos funcionarios del Estado realmente se sensibilicen cada vez más para que busquemos salidas y para que haya mucha creatividad, ya bien lo dijo usted, cuando anunció los 10 mil millones de dólares que se necesitarían para salir adelante en esta infraestructura de prepararnos para el futuro del Comercio Exterior, pues hubo muchas personas que creían que el Ministro de Transporte se estaba oponiendo al TLC.

Pero también nosotros escuchamos cuando los señores, si hay gente que creyó, sí hombre el Ministro le está poniendo una talanquera al TLC, no el Ministro de Comercio aquí no, los medios de comunicación podían interpretarlo así. Pero también nosotros pudimos interpretar y

lo decía yo aquí con respecto a la visita de Planeación Nacional y concretamente del doctor Leibobich a los distintos foros que se realizó por cuenta de Planeación para hablar de Agenda Interna con las regiones, donde lo que hemos escuchado en las distintas regiones.

Es si aquí estuvo Planeación Nacional no se escuchó pero se fue con un gran interrogante señores muchas gracias pero no hay dinero, entonces esto va de la mano de lo que dice el Senador Carrizosa, nosotros queremos saber como nos vamos sintonizar ejecutivo y legislativo en este tema, ustedes ya tienen una propuesta, un acto legislativo.

Pero también nosotros queremos saber, Planeación Nacional que está pensando, listo aquí hay una infraestructura nacional desde el punto de vista del transporte, de lo que existe, de lo que se está proyectando y también de las cifras que en su momento podrían necesitarse para dichos efectos.

Pero no solamente en este tema, sino en los otros temas que tienen que ver con los incentivos al agro, etc., a la tecnificación del país, ahí es donde Planeación Nacional también nos debe contar cómo vamos a hacer para que el día de mañana realmente el país y el Presidente de la República, tenga una respuesta por parte de todos los sectores nacional para saber como vamos a ir diseñando esa estrategia de administrar los recursos.

Algunos decían aquí precisamente, no sabemos si en tono patriótico o en tono de oposición al Gobierno, señores el Gobierno de los Estados Unidos nos tiene que financiar la Agenda Interna, ese es un gran interrogante y nosotros lo decimos como amigos del Gobierno y no como voceros de la oposición, porque todos esos son los escenarios de quienes hacen parte del Consejo de Gobierno, lo dialogan en privado o en público con el Gobierno. Porque nosotros señor Ministro, que sin conocer el texto que usted le ha anunciado aquí a la Comisión y al Senador Murgueitio, nosotros estamos interesados en acompañar esas propuestas para enriquecerlas y darle la mejor salida al Gobierno.

Toma la palabra el señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao:

El tema, de esos 10 mil millones de dólares que se necesitan para expandir la infraestructura la mitad está garantizada vía los recursos actuales. Por ejemplo, todo lo aeroportuario está garantizado vía aeronáutica, lo portuario está garantizado vía inversión privada, lo ferroviario está garantizado como lo dije. Vía tasas en el transporte, por ejemplo del carbón, se necesitan, óiganme bien, para expandir esto, y esto que parece un sueño o una locura, pero no una bobada por fortuna. Se necesitan de recursos adicionales en un periodo de 14 años, se necesitan 500 millones de dólares por año, eso es todo lo que se necesita, un poco menos, 500 millones de dólares por año.

De donde salen, ayúdenme con el acto legislativo y ahí está sin ningún esfuerzo fiscal adicional, pero piensen en esto, el país tiene que crecer, si acometemos un plan de infraestructura de esta naturaleza el país crece, miren la experiencia que ha habido, crece y crece el recurso fiscal, crecen las condiciones de capacidad de pago y endeudamiento de la Nación.

Se necesitan 5000 millones de dólares marginales, de donde les voy diciendo, del desmonte de subsidios de combustibles, de las sobretasas de combustibles de parte de lo que es impuesto de rodamiento, de esas cositas y de otras y les cuento, es perfectamente posible, esto no es ninguna idiotez, es perfectamente posible, con Planeación se ha examinado, toda esa belleza que emociona hasta que se le erice, a uno la piel del trabajo que han hecho de agenda 2019 en Planeación.

Que cuando la conozcan seguramente ustedes se van a emocionar mucho y se van a comprometer con este desafío de desarrollo de país, tiene fuentes y costos, es perfectamente posible concebir el país en materia de infraestructura así como les estoy diciendo, y tenemos los instrumentos, la tecnología, la capacidad empresarial, la capacidad institucional para hacerlo.

Para terminar les voy a decir un pensamiento de un novicio, que dice así: "Si queréis desarrollo, dadme infraestructura y si queréis infraestructura dadme recursos". Le pido un permisito señor Presidente.

Toma la palabra el señor Presidente, doctor Manuel Ramiro Velásquez Arroyave:

El señor Ministro se retira del todo salvo que ustedes tengan alguna otra pregunta, y quedan los voceros.

Toma la palabra el Senador Jesús Ángel Carrizosa Franco:

Ahí será competitivo con una trocha angosta, yo no creo que jamás sea competitivo, no hay necesidad de cambiar esa trocha y qué vale eso?

Toma la palabra el Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao:

Bueno, muy bien. Me quedó otra respuesta por darle y le pido perdón señor Senador Carrizosa. En primer lugar, el ferrocarril de trocha angosta en zonas planas no tiene ningún inconveniente de competitividad.

Demostración, estamos sacando en una sola de las líneas, entre el Cesar y la Costa Caribe con trocha angosta, en una sola línea, estamos sacando en este año 24 millones de toneladas, 24 y con doble línea estamos en condiciones de sacar 80 millones, 100 millones de toneladas, igual cosa está sucediendo pero con otro tipo de ferrocarril en la Guajira, pero no en esa trocha, entonces si es competitivo en zonas planas, en pendientes, en zonas de montaña no hay nada que hacer y la respuesta.

El proyecto de Yondó desde que lo sacamos dije aquí se van 50 mil millones pero esto obliga a 500 mil de inversión a conectar los Santanderes, Antioquia, Bolívar. En la Agenda Interna hay un proyecto bellísimo que une todo, se llama el Proyecto de la Media Luna de los Valles Fértiles, une río Magdalena, río Cauca, río Sinú y El Darién. Va de Barrancabermeja y de Puerto Araujo por la vía al frente del Puente de Yondó en dirección a un sitio que se llama la Virgen y de delante de Puerto Berrío hay un sitio que se llama Bodegas a la zona minera del nordeste, baja al Bajo Cauca, sigue a la zona productora de Cerromatoso, va a Tierra Alta Valencia, San Pedro de Urabá, El Darién.

Entonces une los valles fértiles de los ríos del Norte de Colombia, eso desarrolla ese tema y además hay una vía que ya empezó en el Plan 2500 hay un tramo grande y en la Agenda Interna el complementario, que es unir de ahí desde adelantito de Yondó hacia Canta Gallo, San Pablo, Simití, Santa Rosa a salir a la Depresión Momposina, está previsto ese desarrollo. El Puente induce, es otros desarrollos, en el ferrocarril me faltó también un pedacito, uno de los proyectos, como no hablamos de proyectos, hay necesidad de una conexión entre el Corredor Multimodal Ferroviario y Carretero hasta el Catatumbo por ferrocarril, allá hay 10 millones de toneladas anuales para sacarse, se necesita un ramal ferroviario.

Señor Presidente, tengo entonces el compromiso con el señor Presidente del Congreso y otras citaciones en otras Comisiones y en Palacio, inaplazables, le ruego el favor de que entonces involucren en el tema al doctor José Leibobich que les hable de la Agenda Interna y aquí quedan los funcionarios del sector a su disposición, les pido permiso.

Toma la palabra el Presidente, Senador Manuel Ramiro Velásquez Arroyave:

Bueno gracias señor Ministro, muy amable. Vamos a hacer lo siguiente si les parece: Primero que el señor Subdirector de Planeación nos absuelva lo pertinente a lo que ya se ha venido hablando en el día de hoy, para ahora abocar lo de las recomendaciones del Conpes.

Pero creo que sería muy importante luego de ello, escuchar del señor Director de Invías cómo va el Plan 2500 un tema de tanta trascendencia, tanta importancia para el país. Luego nos abocamos con los distintos sectores, lo que tiene que ver con las recomendaciones de Planeación Nacional, entre otros, señor doctor Leibobich tenga la bondad.

Toma la palabra el Subdirector del Departamento Nacional de Planeación, Doctor José Leibobich:

Muchas gracias por la invitación a esta Comisión Segunda del Senado, honorable Senadores; básicamente me voy a referir muy puntualmente a la preocupación que tiene el Senador Carrizosa y el Senador Murgueitio y obviamente todos los Senadores por donde va ingresar.

Esperamos el Tratado firmado con los Estados Unidos y que obviamente condición sine qua non es la existencia de una Agenda In-

terna diseñada técnicamente en donde esté obviamente priorizado lo más importante que requiere el país no solamente la dimensión de la infraestructura porque quiero hacer un comentario pequeño alrededor del tema.

La infraestructura es por supuesto, uno de los componentes fundamentales para aumentar la competitividad que requieren nuestros sectores productivos, sobre eso digamos no voy a ahondar porque creo que es suficientemente claro para todos.

La Agenda Interna tiene una dimensión que tiene que ver con aspectos institucionales que posiblemente hasta son más difíciles de lograr esos cambios que la realización de un proyecto concreto de un puente o de una carretera. Me explico, hay demasiadas complicaciones en una cantidad de aspectos que tienen que ver con el funcionamiento de nuestras instituciones que le tocan a la competitividad a los sectores productivos, ejemplos, hay muchos pero voy a mencionar un par.

Necesitamos que la estructura tributaria del país no solamente genere los recursos para entre otras, financiar parte de las acciones del Estado fundamentales en su política social y también en los temas de infraestructura que le tocan si no también tener una estructura tributaria que le sea proclive a la inversión privada, porque sino tenemos esa estructura favorable a la inversión privada, finalmente estaremos desaprovechando de una manera, digamos muy triste los desafíos y las oportunidades que nos brinda este Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos y los otros Tratados que hemos firmado y que seguiremos firmando.

No hemos logrado una reforma estructural a la parte tributaria y ese es un ejemplo clarísimo de eso ha sido más difícil que conseguir los recursos para realizar el Puente sobre el Río Magdalena a la altura de Yondó o el Túnel de la Línea que finalmente se está haciendo hoy en día el Túnel piloto y en el 2007 esperamos arranque la obra del Túnel grande digamos de la Línea.

Es decir, finalmente eso se ha logrado, pero la reforma estructural de los tributos en Colombia no la hemos logrado y tenemos las tasas de tributación para las empresas, las más altas de América Latina, tenemos las tasas más altas frente a Centroamérica y Centroamérica son nuestros competidores en ese mercado de los Estados Unidos, entonces es un ejemplo de reformas institucionales que forman parte de la Agenda Interna y que indudablemente tendrán que estar en el orden del día de la Agenda Legislativa que comienza seguramente en el segundo semestre el año entrante.

Otras cosas como la operación de nuestro sistema fito y zoosanitario, hay en día tenemos delegaciones que vienen, son legislaciones y normas que vienen incluso de ni siquiera se está haciendo es una arqueología para entender de donde viene, por ejemplo que son las secretarías de salud de algunos departamentos quienes tienen hoy en día responsabilidad sobre el control sanitario y es el ICA.

Nuestra entidad del orden nacional que tiene que velar por eso, se tiene que trabajar en una reforma integral del sistema sanitario porque buena parte de nuestro potencial en este Tratado de Liebre Comercio con los Estados Unidos, es la exportación de una cantidad de productos de una gran potencialidad, que hoy en día muy gradualmente se han ido colocando en ese mercado.

Pero tenemos una lista enorme de productos que tienen ese potencial y para evitar esos trámites de siete u ocho años, para que finalmente el organismo de control en los Estados Unidos acepte la importación de una fruta exótica, de una nueva sustancia, digamos del conocimiento tradicional patentado perteneciente a comunidades indígenas de nuestro territorio, puedan llegar a ese mercado y generar ingresos y beneficios a esas poblaciones.

Necesitamos que ese organismo local funcione de una manera como un relojito para que el organismo, para que es el Eifis en los Estados Unidos, simplemente por la aprobación del organismo autónomo nacional, eso es producto digamos precisamente de la negociación que se está tratando de alcanzar le de el visto bueno a un producto quiere decir que el organismo de los Estados Unidos hará lo propio, pero para eso se requiere un esfuerzo en lo institucional enorme de reorganización y de mejor funcionamiento.

Vuelvo al tema de la infraestructura, efectivamente hemos recorrido el país a lo largo y ancho en este ejercicio en el cual hemos estado acompañando a los miembros del Congreso en las distintas audiencias sobre el tema del TLC pero también de la Agenda Interna y también en la construcción de esta Agenda Interna con participación de las regiones y de los sectores, en todos les hemos dicho, la financiación de la parte que tiene que ver con infraestructura.

Y otros proyectos que demandan recursos es una financiación que va a ser compartida entre presupuesto del Gobierno Nacional, presupuestos territoriales y locales en algunos casos, cuando haya algunos proyectos que obviamente es de la responsabilidad y del interés de la región y participación del sector privado, el tema del Aeropuerto El Dorado que el Ministro de Transporte, explicó el proyecto como va y como se va a concretar, es un proyecto en donde fundamentalmente la realización va a ser con recursos de capital privado, bajo el esquema de concesiones.

Tuve la oportunidad de estar hace unas dos semanas en un seminario internacional en Brasil sobre las nuevas modalidades de concesiones en América Latina y allí básicamente se ha ido aprendiendo de la experiencia del pasado, de los errores cometidos de cómo manejar los riesgos para que no termine generándose lo que en alguna medida nos pasó en Colombia con la primera generación de concesiones, en donde todos los riesgos quedaban absolutamente en manos, en cabeza del concesionario.

Obviamente ante una caída de la demanda como se produjo en el período de la recesión, del período 98, 2000, 2002, obviamente terminó demandándose la concesión y todos los problemas que se tuvieron. Hoy en día hay metodologías que ya se están incorporando en los nuevos pliegos de concesiones en carreteras en Colombia, en donde básicamente se gana la concesión aquella firma que está dispuesta a obtener digamos, dentro de los distintos proponentes y cumpliendo con los requisitos técnicos obviamente.

Aquella firma que presenta una tasa interna de retorno o sea, traer, el término técnico es el valor presente neto de las inversiones, aquella firma que esté dispuesta a obtener el menor rendimiento de esas inversiones y obviamente la variable que se acomoda para obtener esa rentabilidad es el período de tiempo, o sea que se está resolviendo de una manera muy práctica, todo el problema de las demandas que se dieron en el pasado, precisamente cuando la demanda de tráfico no respondía a lo que había sido estipulado.

Entonces no solamente que el tema de las concesiones es una veta muy importante para generar parte de los proyectos de infraestructura importantes que tiene el país, no en todos los casos aplica, tenemos que ser muy conscientes de eso.

Por supuesto, el caso del túnel de la Línea, es un ejemplo de una obra, de un tamaño enorme que hasta ahora se está conversando con la banca multilateral, en la perspectiva de que la banca pueda financiar al sector privado, proyectos de una gran envergadura. De lo contrario tradicionalmente lo que se hace es que banca multilateral financia es a los gobiernos que si tienen ese poder, entonces doy ejemplos, digamos de algunos proyectos por supuesto que sí tienen esa perspectiva de que vía demanda se recupere la inversión que hace el inversionista y otros en donde obviamente se requieren los recursos frescos del Presupuesto Nacional.

Ahora, sobre eso sí he sido muy claro en los distintos foros en decir, señores no tenemos toda la plata para realizar todas las obras que demandan recursos del presupuesto nacional de la noche a la mañana, es decir claramente si estamos haciendo un ejercicio de priorización y esa es nuestra responsabilidad como organismo técnico adscrito a la Presidencia de la República, de decirles Señores Gobierno Nacional, todo esto priorizado y que es fundamental para mejorar la competitividad lo vamos a poder hacer pero lo vamos a poder hacer en una perspectiva de 10 años o 15 años y no todo el año 2006 o el año 2007.

Ahora, eso no me preocupa y trato de transmitirles a ustedes que eso no debe ser una preocupación por varias razones, primero porque el Tratado de Libre Comercio, esperando que entre en vigencia el año

entrante si las cosas van bien o a más tardar el primero de enero del año 2007, tiene unas cláusulas de transición y de selectividad que se han venido negociando en los distintos temas en donde conozco el tema agrícola.

Pero obviamente no soy experto en todos los temas de la negociación, pero así como en el tema agrícola se están negociando sensibilidades y transiciones graduales para productos que de la noche a la mañana van a tener que entrar en una competencia feroz, con las importaciones del producto norteamericano, para los productos sensibles, por supuesto, sino que va a haber transiciones a 10 y más años en algunos productos va a haber incluso en la negociación planteamiento de que si no hay una transición a 15 años.

En fin, no quiero entrar en el número preciso, pero sí transiciones y en algunos casos ni siquiera la existencia de mecanismos de salvaguardia permanente, repito, si teniendo en cuenta ese tipo de gradualidad en la negociación también es consistente decirle al país, decirle a los sectores, decirle a los honorable s Senadores, decirle a todo el mundo, señores la competitividad no la vamos a aumentar de un solo salto en el año 2006.

Porque el Tratado de Libre Comercio comienza en el 2007, sino que va a ser un esfuerzo de los próximos 10 o 15 años y que va a ser un aumento gradual en la competitividad, entonces van a ir desarrollándose proyectos y una vez que se termine, digamos la transición en el Tratado de Libre Comercio en 15 años efectivamente la Agenda Interna como está concebida hoy estará realizada con ese concurso de recursos, como he dicho de Presupuesto Nacional de las Entidades Territoriales, incluso de Regalías y por supuesto del sector privado.

Ahora, un punto muy importante es que, Planeación en este momento qué está haciendo con todo el material que recogió de todas las regiones, nosotros primero estamos haciendo un ejercicio precisamente de que todo lo prioritario queda fiscalmente. O sea desde un punto de vista de responsabilidad macroeconómica y eso lo vamos a presentar en las próximas semanas al país, lo vamos a traer acá, lo vamos a mostrar en todas las regiones. Y les vamos a decir, vea su proyecto o este proyecto prioritario para toda esta región se va a realizar obviamente con los estimativos.

En algunos casos no tenemos por lo menos, tengo que ser modesto y decir que en algunos casos hay algunas obras que no tenemos la cuantía precisa de cuanto puede valer pero con los estimativos que se tienen vamos a tener este programa de realización para los próximos 10 o 15 años. Y con eso Presidente, quiero simplemente parar acá, si hay oportunidad para más adelante hablar un poco sobre el tema del Plan de Expansión Portuaria, que me habían solicitado, quisiera unas precisiones sobre ese tema en particular pues con mucho gusto puedo volver a intervenir para ese tema en particular.

Toma la palabra el Presidente de la Comisión, Senador Manuel Ramiro Velásquez Arroyave:

Gracias señor Director. Yo creo que aquí hay que puntualizar entonces algunos derroteros señor doctor Murgueitio y doctor Carrizosa. Vamos a citar una sesión específica para lo que tiene que ver con las concesiones en el país, con el Director del INCO que hoy estuvo aquí presente pero se fue como dije al principio, a reunirse con su Consejo Directivo, pero un análisis pormenorizado de las concesiones portuarias, aeroportuarias, de vías, etc., para mirar no solamente su situación, su cumplimiento, su compromiso, sus debilidades y sus propuestas.

Por otro lado, en lo que tiene que ver con la Aduana, la DIAN, en lo que tiene que ver con los controles portuarios, aeroportuarios, terrestres respecto a la seguridad y a los controles de contrabando, de terrorismo, antiterrorismo, control de divisas, control de drogas, etc. Esos equipos de control que se mencionó en todos estos documentos, entendemos que la DIAN ha estado ya coordinando ese tema y lo asumió la Vicepresidencia de la República, en coordinación con la DIAN y con las demás entidades correspondientes.

En tal circunstancia, ya con el Senador Murgueitio acordamos y los otros Senadores, que vamos a realizar una reunión el martes por la tarde con la Vicepresidencia de la República para analizar esos temas.

Por lo tanto, vamos a entender que esta sesión que hoy convocamos con tanto interés la vamos a tener que separar en varias etapas. Hoy entonces, queremos circunscribirnos. Vamos a hacer una cosa, con el Director de Planeación nos absolvemos por ahora y lo invitamos a la próxima, gracias señor doctor Leibobich.

Seguimos con el Plan 2500 de Invías que es tan importante y avanzamos con los funcionarios que hay aquí presentes en algunos de los temas que tienen que ver con las recomendaciones del Compes entre otros y ya lo otro lo dejamos para las próximas sesiones, según acuerdo que hagamos al final de la reunión.

Entonces si les parece bien, señor Viceministro de Comercio, esto es un tema, que todos estos temas tienen que ver con las responsabilidades de ustedes en forma inmediata, entonces doctor Mauricio, de nuevo muchas gracias, le concedemos el uso de la palabra.

Toma la palabra el Director de Invías, doctor Mauricio Ramírez Koppel:

Muchas gracias señor Presidente y a la Comisión por habernos citado el día de hoy, estoy honrado de estar aquí con ustedes. Señor Presidente, hay dos posibilidades: 1. Tengo dos presentaciones, una que es todo lo que estamos haciendo incluido allí, bueno no todo pues, pero una buena parte, lo importante que está haciendo Invías incluido el Plan 2500 o circunscribirnos al Plan 2500, yo podría hacer una presentación global de lo que estamos haciendo.

Entonces, tenemos varios planes y programas en el Invías, está el de mantenimiento, donde tenemos un plan de mantenimiento rutinario allí atendemos la totalidad de la Red Nacional de Invías que son aproximadamente 15 mil kilómetros de carreteras principales con microempresas y administradores viales, hemos recibido también la Red Terciaria que son 27.577 kilómetros durante el año pasado y también tenemos 16.000 kilómetros de vías fluviales.

Entonces en este mantenimiento nos circunscribimos por el momento al tema de las microempresas y administradores viales en las vías principales del país. En cuanto a la Red Nacional, tenemos proyectos de construcción y de mantenimiento y también mantenimiento integral en los corredores viales que es tal vez uno de los más importantes proyectos que voy a presentar el día de hoy en cuanto a la competitividad del país.

En cuanto a construcción, terminación de algunos proyectos que se encuentran todavía inconclusos, la construcción de puentes, proyectos especiales, un gran plan que es el que se refería el señor Presidente el de pavimentación de 2500, que en realidad es un plan de pavimentación y repavimentación de 3160 kilómetros la red vial terciaria, donde tenemos un plan de mantenimiento y uno de construcción de puentes.

En cuanto a la red fluvial y marítima tenemos: construcción de proyectos fluviales sea de protección, encausamiento de ríos o también de muelles y en puertos, unos planes muy importantes de profundización de Buenaventura, Barranquilla y Cartagena. Vean ustedes lo interesante del presupuesto de Invías, esta ha sido la evolución en los años de vida que ha tenido y vemos como en el 2005 y en el 2006 tenemos los mayores niveles de inversión y aquí hay que considerar que el Invías se escindió y se separó el Instituto Nacional de Concesiones, en esos presupuestos del 2004 hacia atrás iba incluido el Presupuesto de lo que sería hoy en INCO, de manera que el presupuesto de inversión en infraestructura de parte de Invías es atípicamente alto.

Tenemos en cuanto a inversión, lo azul y lo rojo, básicamente es mejoramiento y mantenimiento rutinario y periódico, en el PAI ese 34% amarillo es construcción y lo verde serían unos proyectos recurrentes, ese era el 2004. En el 2005 tenemos, este año un presupuesto de un billón 385 mil quinientos cuarenta y nueve millones de pesos obviamente la mayoría se va a inversión; un billón treinta y dos mil millones de pesos.

En cuanto a conceptos de inversión tenemos unos proyectos en ejecución que venían con vigencias futuras por 277 mil millones, Plan 2500 tenemos en el presupuesto de este año 338 millones de pesos, en el presupuesto del 2006, tenemos 200 mil millones de pesos y en el 2007 tenemos 670 millones de pesos.

Relación de otros proyectos de la Red Nacional 38 mil, mantenimiento 148 mil, ahí está básicamente lo de las microempresas asociativas, la Red Terciaria 117 mil millones de pesos, pasando de los 4000 millones apenas que tuvimos el año pasado, hemos incrementado este presupuesto espectacularmente.

En Red Marítima y Fluvial pasamos de 5000 millones que hubo el año pasado a 38.500 y otros proyectos 75.000 millones, para ese total de más de un billón de pesos.

Tenemos, en cuanto a procesos licitatorios lo que hay en marcha en este momento, tenemos 120 procesos que debemos estar adjudicando en los próximos 90 días máximo, por dos billones 244 mil millones de pesos que estaremos adjudicando en estas próximas semanas.

En el programa de seguridad vial mil ochocientos millones, mejoramiento y mantenimiento de red fluvial y marítima, ahí está el Canal de acceso a Barranquilla, 57.345 millones de pesos, interventorías 2.233 millones de pesos para un total de dos billones trescientos seis mil doscientos cincuenta y siete millones de pesos en 127 procesos que se encuentran en marcha hoy y que serán adjudicados, todo esto máximo 90 días.

En programas de mantenimiento, tenemos el programa de mantenimiento de la red troncal, en realidad, eso que dice estado actual de la red, no es así, esta es una diapositiva antigua del año pasado, esto fue aproximadamente, octubre del año pasado. Un estado deplorable de la red, apenas bueno el 59%, un estado malo 12% y un estado regular del 29% de la red nacional y en la siguiente diapositiva vemos como estamos pasando con el plan que tenemos de mantenimiento integral a un estado del 75% bueno de la red, un estado regular del 19% y un estado malo del 6%, para el año 2007, ese es el plan que tenemos en Invías.

En cuanto al mantenimiento de la Red Nacional tenemos el mantenimiento de la red principal 139.480 millones microempresarios y administradores 59.357 millones para casi 200 mil millones de inversión en mantenimiento para el año 2005.

Entonces, aquí vienen los corredores de mantenimiento integral que es eso que adjudicamos hacia finales del año pasado, aquí es importante que me detenga un poco, con su venia y la de la Comisión señor Presidente.

La forma como venía haciendo el Instituto Nacional de Vías y en su época el Ministerio de Obras Públicas y Transporte era que el presupuesto era aprobado, empezaba en enero la ejecución de la inversión y entonces se obtenían los CDP el presupuesto se aprobaba, se adelantaban los procesos de licitación, se estaban adjudicando hacia junio y ahí se empezaba a hacer las labores de mantenimiento, junio, julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre, en noviembre se acababan los contratos, en diciembre se empezaba su liquidación y volvía a iniciar el ciclo, es decir estábamos más de seis meses desprotegidos.

El Gobierno Nacional hizo un proyecto muy bueno, con el cual estoy muy de acuerdo que es este concepto de los corredores de mantenimiento integral donde se hacen contratos a cinco años, de esa manera tenemos continuidad. Todo los días, 365 días del años, 24 horas del día presencia sobre nuestras vías principales de los 14.000 kilómetros de vías principales, estamos atendiendo de esta manera casi 2000 kilómetros, 1.990 kilómetros sobre los cuales circula el 90% de la carga de exportación y de importación de Colombia y el 77% de los pasajeros de Colombia, esto es recto y a la mandíbula de la competitividad del país.

Aquí tengo que decir yo que la Red Vial la verdad, cuando yo llegué a Invías estaba muy mal, estaba en un estado de deterioro, de postración ahí lo vimos, solamente el 59% de la red vial nacional en buen estado, mas adelante les voy a decir corredor por corredor lo que pienso, como la veo.

Entonces veamos que estos 820 mil millones de pesos que vamos a invertir y que estamos invirtiendo son en estos corredores: Rumichaca-Pasto Mojarras, ese es el único que fue a menos de 5 años, fue a 26 dice ahí por 32 mil millones de pesos por lo que allí se piensa hacer la concesión de la vía Pasto-Chachaguí, la variante de Pasto, entonces aquí tenemos 32 mil millones para 209 kilómetros; Mojarras-Popayán, 137 kilómetros, tenemos 47 mil millones; Cerritos-Medellín, 127 mil millones de pesos; Atillo-Caucasia, 151; Caucasia-Sincelejo, 48 mil; Sincelejo-Tolú Viejo-Cartagena, que está pésima 37 mil millones; Ibagué-Mariquita y Manizales, Fresno-Honda, 65 mil; San Alberto La Mata-Barranca-Lebrija, 72 mil; La Mata Bosconia, eso es todo parte de la Troncal del Magdalena, 72 mil millones; La Mata-Bosconia, 87 mil; Buenaventura-Loboguerrero-Buga y Calarcá-Ibagué y Variante de Ibagué tenemos 148 mil para un total de 820 mil millones de pesos, siendo exactos 817.597.

Toma la palabra el honorable Senador Manuel Antonio Díaz Jimeno:

Gracias Presidente. Dos preguntitas Director para aclarar simplemente. Una, cuando hay concesiones de vías el mantenimiento de esas mismas no corresponde directamente a la concesión, primero. Dos, ahí hay dentro de esos tramos contratados hay vías concesionadas y tercero, hay una vía en el Atlántico que es la Oriental, esa vía creo que corresponde aún a Invías, esa es la vía de peor estado en mi departamento, no se sí usted tiene alguna información al respecto, simplemente eso señor Presidente, gracias.

Continúa con el uso de la palabra el Director de Invías, doctor Mauricio Ramírez Koppel:

Bueno, muy sencillo. Primero, el mantenimiento de las concesiones, depende de los concesionarios, segundo, aquí no hay ninguna concesionada, tercera la vía oriental si está en mal estado y ahora de pronto puedo dar algunos datos María Eugenia me los consigue, gracias.

Entonces en la siguiente diapositiva vemos rápidamente los corredores de mantenimiento integral, siguiente, aquí tenemos Rumichaca Pasto Mojarras, aquí tenemos también el paso nacional por Pasto, es un contrato a 26 meses por 30 mil millones de pesos, vamos a estar invirtiendo aproximadamente 10 mil millones de pesos en un convenio con la Alcaldía de Pasto donde vamos a rehabilitar el paso nacional de Pasto.

Adicionalmente la intervención sobre la vía, en esa fotografía vemos algo típico de ese corredor que son desprendimientos recurrentes de material suelto y que ocupa parte, llena la cuneta, estos son problemas típicos de mantenimiento, ahí vemos que las líneas están pintadas pero un poquito opacas de manera que ese es el tipo de intervención que hacemos aquí, siguiente.

En el corredor de mantenimiento de Occidente, Mojarras-Popayán se había deteriorado mucho, se inició el 17 de diciembre, sobre estos corredores de mantenimiento integral hubo un poquito de impaciencia al principio porque había un plazo de 90 días para poder hacer las corridas de una cosa que se llama el HDM que nos ayuda a priorizar los tramos y el tipo de intervención por tramo, entonces final de diciembre y principio de enero hicimos una intervención urgente en todo el país de transitabilidad, la gente lo sintió mucha gente salió de paseo sobre unas carreteras terribles y al regreso encontraron por lo menos que los huecos en una buena medida se había cogido.

En Cerritos-Medellín, pues este Cerritos-Cabuyal-La Pintada-Medellín es una vía que tiene el pavimento absolutamente deteriorado con signos de piel de cocodrilo en el pavimento generalizado, hemos montado esa planta de asfalto importantísima ahí, vamos a hacer inversiones en los lugares más urgentes de rehabilitación, se cogieron el ciento por ciento de los huecos en un plan de parcheo, ellos recurrentemente están apareciendo pero está mucho mejor, siguiente.

En cuanto a este de Atillo-Los Llanos- Causasia, señor Presidente usted lo padece. Yo hice personalmente un recorrido por tierra desde Santa Marta hasta Bogotá pasando por Medellín por esta vía, el sector más crítico entre Valdivia, Puerto Valdivia hacia Caucasia o más bien, desde Puerto Valdivia-Valdivia sería el peor sector, en este momento está muy transitable, la gente lo ha reconocido así y ya vamos a iniciar el proceso de atención de 14 puntos más críticos de toda la vía, hay sitios donde hay desniveles, lo que llaman los paisas los negativos, etc., todo esto se ha corregido en estos pocos meses, siguiente y obviamente apenas obtenemos una transitabilidad ya la labor será de un mantenimiento rutinario.

En Caucasia-Planetaica-Chinú-Sincelejo, esta vía no está tan mal, tal vez es de los corredores de mantenimiento integral con mejor condición de transitabilidad, allí hemos previsto estos 42.500 millones de pesos, hay una planta de asfalto importantísima que se acaba de montar allí para la atención de la vía.

En la siguiente diapositiva vemos Sincelejo Tolú Viejo San Onofre, este es de los contratos estos, el que más preocupa, ahí hay un sector de Sincelejo a Tolú Viejo de un pavimento rígido que construyó la planta de cemento TOLCEMENTO que desde el principio empezó a fallar, se ha conformado un efecto de escalera donde todas las placas de un mismo lado se deprimen y las otras se levantan entonces es como un efecto de una escalera que se hubiera conformado, también hay placas rotas etc., allí francamente esos 32 mil millones no van a alcanzar y ese es apenas un tramo.

Un segundo tramo que podemos identificar allí sería de Tolú Viejo a San Onofre, allí tenemos una condición de pavimento bueno con tramos malos intercalados, entonces una vía muy traicionera porque la gente va cogiendo velocidad y se encuentran con el hueco, todos esos huecos ya los cogimos y estamos en un plan de mejoramiento de los terraplenes en ese sector. Y de San Onofre a María La Baja, algo similar a ese que acabo de explicar, este es el peor de los corredores de mantenimiento, el que más me preocupa y el que peor está pero estamos trabajando en el, siguiente.

En cuanto a Calarcá Ibagué y Variante de Ibagué, pues este es importantísimo ahí metido está el Túnel de la Línea, la verdad está en muy buen estado la vía, la he recorrido varias veces, hay unos puntos donde hay algunos fallos incipientes de la banca pero realmente allí esto se ha comportado bien, 71 mil millones. En la siguiente vemos el corredor de Barrancabermeja Lebrija y este también incluye Barrancabermeja, bueno este es el de Barrancabermeja Lebrija que también tiene unos puntos muy malos aquí en este corredor.

Adicionalmente estamos construyendo un falso túnel en el sector de la Peña de San Pablo, un lugar donde caen unas grandes rocas inmensas de varios metros cúbicos de tamaño recurrentemente, entonces estamos construyendo un túnel falso, hecho en concreto al cual se le va a construir una estructura encima de el en suelo que servirá como efecto de amortiguación para las grandes rocas que estarán cayendo.

Pienso que ese era el lugar más peligroso tal vez de toda la red vial nacional, allí precisamente hace dos años y medio aproximadamente murió un ingeniero que estaba al servicio del Invías, porque cayó una roca preciso sobre el carro, tenía el mismo tamaño del carro la roca, esto se está construyendo bien, estuve hace dos semanas en el lugar de la obra, ya tenemos la cimentación construida y las columnas ahora continuamos con la construcción de las superestructura y ese corredor pues tiene cuatro puntos realmente críticos y la transitabilidad se ha venido mejorando.

La Mata-Bosconia hace parte de la Troncal del Magdalena Medio, la Troncal era tal vez lo que peor estaba hace 8 ó 9 meses, huecos en toda su extensión, especialmente desde, podríamos decir la variante de Dorada-Puerto Salgar al Río Ermitaño, la glorieta que hay en río Ermitaño, el paso en cercanías de Puerto Boyacá a salir a Puerto Araújo, ese era el tramo más crítico y continua siendo aún cuando lo hemos mejorado mucho y de ahí de Puerto Araújo a la Lisama-San Alberto, pues también tenía mucho hueco.

Hice un segundo recorrido ya hace poco, hace aproximadamente tres semanas, la Glorieta ahí de Río Ermitaño, le estoy haciendo una inversión especial aproximadamente de 600 millones, construyendo filtros, una gran red de drenajes que era lo que realmente la dañaba, entre el Río Ermitaño y Puerto Boyacá y de Puerto Boyacá a Puerto Serviez unos tramos que todavía están en muy mal estado, para lo cual estamos adjudicando en proyecto en el Invías de aproximadamente 12 mil millones en estos próximos días, pero en general de La Mata Bosconia lo que estamos haciendo es tomando unos sitios donde el pavimento está fatigado y mejorando allí.

En el sector de Buenaventura Buga y La Paila-El Alambrado, tenemos unos huecos incipientes sobre todo de Loboguerrero a Buga que ya fueron cogidos y eso está transcurriendo bien, ese fue el contratista más lento en iniciar porque no pudo obtener los permisos ambientales oportunamente pero lo hemos forzado a atender la vía con mezcla comprada.

Siguiente. Y, pues el corredor del Pacífico que es Calarcá-Ibagué y Variante de Ibagué, allí hemos tenido un problema recurrente entre Fresno y Manizales, se fue parte de la banca, estamos con obras de emergencia allí asegurando la transitabilidad, esta se nos ha cerrado algunos días, siguiente.

En atención de emergencias empezamos con un presupuesto de 22 mil millones de pesos, son necesarios del orden de 44 a 49 mil millones este año, estoy tramitando una adición al presupuesto porque ya no quedan sino 4.500 millones de pesos, pero por el momento estamos atendiendo bien las emergencias.

El día de ayer declaré mi cuarta urgencia manifiesta para un sectorcito aquí en Villeta hacia Guaduas donde se fue parte de la banca, eso va a valer aproximadamente 500 millones de pesos. Pero de todas maneras el Invías es muy eficiente, en la atención de emergencias, nosotros tenemos que hemos hecho nueve intervenciones de prevención, 25 de reacción por un valor de 7 mil millones de enero a hoy y en horas de cierre desafortunadamente me quedó ahí en el plieguecito pero son poquitas, creo que eran como 170 horas de cierre en lo que va corrido del año nosotros tenemos un tiempo de reacción de aproximadamente dos horas en casos de emergencias.

Hemos tenido dos eventos de terrorismo este año, el último fue en la vía Fuente de uno San José del Guaviare por inmediaciones de Puerto Arturo, pusieron una bomba ahí en la superestructura del puente después de un año sin haber tenido ningún evento de terrorismo, después que hace dos años y medio hubo 36, de manera que todavía está muy modesta o muy poca esa acción criminal de esos grupos terroristas, nosotros tuvimos ese evento el lunes y creo que mañana ya tenemos una superestructura montada con nuestras estructuras de puentes de emergencia.

Por ejemplo en el Norte de Santander sobre el Río Lagrita con Venezuela, Puerto Santander se socavó el acceso del lado venezolano del Puente y quedamos incomunicados nosotros obtuvimos autorización y solicitud de asistencia de parte de Venezuela y montamos un Puente de 45 metros del lado venezolano en cuatro días. Tal fue la efectividad de esa acción que nos pidieron asistencia técnica para atender otros ocho puentes más que tenían en el suelo, mandamos ingenieros allá y a la hermana República le dimos una buena manito ahí, siguiente.

En proyectos terminados, uno de esos eternos que es el de Altamira Florencia en mis épocas de jefe de Planeación del Ministerio de Obras Públicas y Transporte por allá en el año 87, 88, 89 yo ya conocía esta obra y la visité, en mis épocas de Viceministro la estábamos continuando pero por fin esta fue terminada, concluida con una inversión de 270 millones de pesos, 91 kilómetros, siguiente podemos ver algunos proyectos a terminar, rápidamente no se si me estoy tomando como mucho tiempo, que pena, vamos bien.

Las metas que tenemos el sistema de gestión de objetivos tenemos que construir dos túneles, lo vamos a cumplir; tenemos uno contratado y uno construido en intervención de puentes en la red vial y férrea, 1.048 es la meta, hemos avanzado un 26% en ella; en cuanto al mantenimiento de canales de acceso a los puertos estamos muy bien de cumplimiento de la meta tenemos un número de canales de acceso a los puertos mantenidos en un 67% de la meta.

Es decir cuatro de seis y para el mantenimiento 5 de 6 para un 83%; el mantenimiento periódico de vías un 47% de cubrimiento con 3.700 kilómetros; tenemos 14.000 de mantenimiento rutinario totalmente cumplida la meta para el cuatrienio; en obras fluviales estamos ejecutando 24 y ya ejecutadas 27; en vías contratadas para pavimentación tenemos 770 kilómetros y en vías pavimentadas 720, donde menos estamos cumpliendo la meta es en estas dos, pero ya con las adjudicaciones que estamos haciendo del Plan 2.500 esto lo vamos a superar con creces, siguiente.

Aquí tenemos un ejemplo de lo que estamos haciendo, este es el proyecto de conexión de los Valles de Aburrá y del Río Cauca, aquí tenemos la vista del lado de Santafé de Antioquia del Túnel Fernando Gómez Martínez, esta se trata de una vía de 36 kilómetros totalmente nueva y un túnel; el túnel más largo por el momento de Colombia de 4.6 kilómetros, el proyecto ha valido 300 mil millones, de los cuales el Invías ha contribuido con 200 mil millones de pesos, el resto de la contribución ha sido de la Gobernación de Antioquia del área Metropolitana de Medellín, esto pensamos entregarlo en los próximos meses, creo que en agosto.

Aquí hay una vista interior del túnel, esto es interesante señor Presidente y honorable s Miembros de la Comisión, es un túnel con cielo raso, este es el primer túnel tal vez con cielo raso que se hace en Colombia, es totalmente hermético, no tiene agua interior y aquí vemos que el cielo raso, normalmente los túneles tienen aquí unos ventiladores y se ve la bóveda del túnel. En realidad los túneles están por dentro de ese cielo raso, se presuriza el cielo raso y por estas rejillas obtenemos el aire fresco de ventilación, siguiente.

Esta es una de las vistas de los viaductos, este es el Puente San Gregorio que hay en esa misma vía. Aquí tenemos la vía de acceso al Puerto de Santa Marta, son 7 y medio kilómetros, es un proyecto de pura competitividad, esta va de Mamatoco al Terminal Marítimo, estamos invirtiendo en total aproximadamente 50 mil millones, hasta la fecha 40, de los cuales 18 mil ha sido inversión en predios. En estos momentos creo que ya estamos resolviendo los últimos de los 516 predios que hubo que comprar en una inversión, este año debemos terminarla de 4.000 millones de pesos, ese es un proyecto de pura competitividad.

Esta es nuestra vía interna alterna al Puerto de Buenaventura, parte del Corredor de competitividad de Bogotá a Buenaventura, a mí me gusta más bien hablar de Villavicencio a Buenaventura, una inversión de 115 mil millones de pesos, un avance del 93%, debemos entregarla este año.

En el 2005 estaremos realizando en realidad más de 11.500, 14.000 mil millones de pesos vamos a hacer. Se compone de tres tramos, uno urbano, uno suburbano y un rural en la siguiente diapositiva vemos algunas partes de esto, vean ustedes que lindo, esto es un viaducto de casi medio kilómetro sobre esteros, de estos tenemos varios, ahí falta señalización, este es el viaducto del kilómetro 7, este es el del kilómetro 9, cada uno mide casi 500 metros, siguiente.

Aquí tenemos como tuvimos que trasladar la vía férrea y construimos, esto era una sola vía de una sola calzada, hicimos una doble calzada, la intersección del SENA que tiene estos viaductos, siguiente. Esto es mirando del Puente del Piñal hacia Cali. Otros proyectos bonitos que tenemos, cuatro viaductos, esto es pura competitividad también, de Cajamarca a Ibagué, tenemos cuatro viaductos de esta índole, estamos invirtiendo en total 26 mil millones de pesos en cuatro viaductos de Pericos Salada Cajones y Cerrajosas, siguiente.

Tenemos aquí una fotografía del viaducto de Cajones ya con la última dobela instalada, son estructuras de voladizos por dobelas sucesivas, tenemos aquí una longitud de 182 metros. Este es el de la Cerrajosa, aquí ven ustedes la magnitud de esta obra, esto es espectacular, realmente yo creo que la foto no hace honor al tamaño de esta obra, allí hay gente parada en el viaducto sino que por la escala no se alcanza a notar, son 182 metros lineales, siguiente. Aquí tenemos uno de 124 metros que es el de La Salada, ahí hay alturas libres sobre el precipicio de 100 metros, siguiente. Y aquí tenemos el de Pericos que es el más largo 203 metros, aquí estábamos construyendo la dobela, la última dobela pero esta ya se terminó.

En cuanto a la conexión de variantes Chinchiná y Santa Rosa, hemos tenido problemas allá con el contratista, queríamos entregarla este año pero no va a ser posible, nos falta construir la superestructura de un puente básicamente y rematar dos viaducticos, esto yo pienso que lo estamos terminando en el primer trimestre del próximo año.

En cuanto a proyectos especiales y puentes, tenemos el programa de pavimentación Plan 2.500, son 3.160 kilómetros de pavimento a todo lo largo y ancho de Colombia, aquí señor Presidente quisiera responder su pregunta de cómo va ese Plan 2.500.

Yo les quiero decir una cosa, yo me recorro este país como ustedes han visto, por lo poquito que les he contado, a todo lo largo y ancho y por donde un pase, prácticamente hay vías del Plan 2.500. Va a tener un impacto impresionante sobre el país, hay unas vías como bien decía el señor Ministro, es un Plan de conectividad que tiene un gran impacto sobre la competitividad, en qué vamos.

Aquí hay toda suerte de vías, para poner ejemplos que se me vengan a la mente, vías que integran a la producción nacional, grandes, inmensas zonas del país como es la vía Fuente Doro San José del Guaviare, es una vía de 190 kilómetros, en este momento tenemos aproximadamente 160 kilómetros en doble riego, hay 27 con cara de 30 kilómetros sin intervenir, con este Plan estamos pavimentando con concreto asfáltico en caliente 140 kilómetros, empezando por esos 27 que están en trocha, de manera que esta vía va a quedar 140 kilómetros de pavimento flexible en caliente y aproximadamente 50 de doble riego en buen estado, esa es una vía de gran impacto, yo pensaría macroeconómico.

Hay otras de conectividad, por ejemplo que se me venga a la mente, por aquí que yo haya recorrido la de Tobiagrande al Paso del Rejo Nimaima y con el ramal a La Peña, entonces esa es una vía que está despavimentada, una vía típica, secundaria, departamental que toda la vida la gente ha transitado, a 20 a 30 kilómetros por hora y ahora van a tener vía pavimentada.

Estamos en que hicimos unas licitaciones para aproximadamente, eran creo que 104 grupos por un billón 300 mil millones de pesos, hemos recibido para construir 747 ofertas para la interventoría 3.150 ofertas, estamos en este momento ya con 40 grupos evaluados, publicados con respuestas de contratistas, resolución de esas respuestas, apertura de sobre 2 y debemos estar adjudicando en el término de dos semanas; estar iniciando obra yo pienso en 35, 40 días señor Presidente.

Hay otras que apenas se están abriendo, entonces nosotros en este momento estamos ya con 60 ofertas abiertas, nos faltan aproximadamente 44, esto está marchando bien, que hace falta aquí, se queda el departamento de Caldas que va a adelantar su propio Plan 2.500 con recursos de la Nación y una cofinanciación que el puso. Unas vías en el Cesar que es la vía del Banco Chimichagua Arjona Cuatrovientos, que ellos están Coofinanciando 20 mil millones de pesos, nosotros 48 mil, ellos van a licitarla.

Y el Tolima y el Valle del Cauca que tenían plan de cofinanciación y después se nos chuparon, entonces en este momento estamos haciendo lo que ellos iban a hacer que era cofinanciar y también abrir licitaciones, en este momento estaremos abriendo las del Valle del Cauca esta semana y seguramente, las del Tolima esta próxima semana o la siguiente, seguramente cortando algunas vías, para hacerlo en dos fases, siguiente.

Plan 2.500, como ven ahí, tenemos vías secundarias, es decir departamentales aproximadamente el 54%, vías de la red nacional como las del Norte de Santander y unas pocas municipales que son en San Andrés y Providencia.

En el plan 2.500, lo que les decía, ya se los comenté. Ya llegamos al túnel de la línea, volviendo al plan 2.500, típicamente los contratos son para ejecución en 24 meses, entonces nosotros adjudicaremos, pasarán 90 días de etapa de preejecución, donde se afinan diseños, se traslada el contratista y se inicia la obra en el mes 3. Después viene una etapa de 19 meses de ejecución.

Aquí tenemos el túnel de la línea, en el momento este es el túnel de Bermellón, en donde el señor Presidente hizo la primera voladura. En la siguiente diapositiva vemos una vista interna del túnel, nosotros llevamos en estos momentos 430 metros lineales de túnel ya construido del túnel piloto.

Del lado del Quindío ya llevamos 15 metros construidos, del lado del Tolima vamos a encontrar una roca muy buena, tipo uno, un cuarzo con pecas negras y del otro lado tenemos unos esquistos altamente fracturados que nos obligan a un avance mucho más lento por la seguridad de la obra.

Este es el acceso del 2 punto, un kilómetro al portal del lado del Quindío, es un acceso muy complicado, nos demoramos aproximadamente 5 meses en construirlo, la empresa Cartón de Colombia nos facilitó el lote.

Estos son ejemplos de las estabilizaciones que estamos haciendo en ese acceso, protección de taludes. Aquí tenemos algunas fotos del puente de Yondó, en realidad son 42.000 millones de pesos, el avance está en 79%; la luz más larga de Colombia que es de 200 metros, con una altura libre de 45 metros para permitir la navegación, un túnel de casi un kilómetro de longitud sobre el río Magdalena.

El puente sobre el río Sinú en Montería, es un puente de 300 metros de longitud, allí estamos invirtiendo del orden de 20.000 millones de pesos; ya tenemos tres dovelas de cada lado fundidas y la cimentación ya la concluimos, estamos en ejecución, de la superestructura del lado de la margen derecha y de la margen izquierda ya estamos en la construcción de la pila como vemos en la fotografía de la mano derecha.

Este es el puente del hormiguero, es parte del Plan Colombia, 4.150 millones de pesos.

El puente del Carare, que es un puente sobre la troncal del Magdalena, es pura competitividad, allí hay un puente gastado, deteriorado, que no cumple con las normas sísmicas, con una luz intermedia metálica, por seguridad solamente se está permitiendo paso en un solo sentido, entonces se le da paso alternativo al tráfico. Vamos a construirle un puente paralelo por 14.600 millones de pesos y demoler el antiguo.

El botón de Leiva, esto hace parte de un gran plan, que es el del Burro el Banco Tamalameque Guamal Botón de Leiva, llegar a Mompox por vía terrestre, vamos a conectar la isla de Mompox, estuve hace 7 días en el puente en Botón de Leiva, vamos muy bien ya estamos superando el nivel del río, con una inversión de 15.000 millones de pesos.

Este puente se complementa con este puente en el Banco sobre el río Cesar, un gran anhelo de los cesarenses y de la gente del Banco, ya no van a tener que pasar con ferri por ahí, es un puente de 300 metros, 8.000 millones de pesos con una luz navegable. La pavimentación con el plan 2.500 de toda esta vía del banco a Tamalameque Guamal Mompox; quedará totalmente pavimentada, me entristece que no está metido en el plan 2.500 del tramo Tamalameque El Banco Guamal Botón de Leiva Mompox.

En cuanto a red terciaria, férrea y audiencias públicas, les traje algunas fotografías para que vean las cosas que hemos hecho de red terciaria en estos puentes: en Salamina, Magdalena; Totoró, Cauca; Muso, Boyacá; Carcasa, Santander; Íquira, Huila; Betania, Antioquia; Villamaría, Caldas; Somondoco, Boyacá; Soatavita, Boyacá; Puerto Boyacá; Gachetá; en Acandí; en Santa María; Briceño; Betania; en el Roble; en Marinillo; en Albán; Potosí; Valle del Guamez; ahí están los puentes construidos. Hay puentes que se están ejecutando, hay 7 en red terciaria con CAF.

Tenemos en audiencias públicas todavía por ejecutar 134.000 millones de pesos que estaremos ejecutando este año y el próximo. Tenemos 75 puentes por 83.000 millones de pesos y en el 2005 vamos a hacer 34.000 millones de pesos en puentes. Hemos hecho en el 2004, 4 puentes, 172 kilómetros de mantenimiento; 135 kilómetros de repavimentación y pavimentación por 83.000. Y 4 puentes 300 kilómetros de mantenimiento y 30 kilómetros de pavimentación y repavimentación en el 2005.

Tenemos en cuanto a mejoramiento y mantenimiento de las carreteras de Arauca, Arauquita en Arauca, mediante convenio con la gobernación y con el Fonade; esta es una vía importantísima, allí 2.300 millones de pesos. Aquí tenemos un ejemplo de lo que hacemos, esa vía era una vía destapada, miren como queda; está ubicada entre Morales y San Isidro, 470 millones bien invertidos.

En cuanto a la Troncal del Café, en Pacho Supatá como ejemplo de 430 millones de pesos; intervinimos un kilómetro de la vía pero la dejamos bien. Esto típicamente son vías departamentales que intervenimos.

En Riohacha, en El Pájaro Manaure hicimos un tramo muy bien hecho, vamos a continuarla con el Plan 2.500. Riohacha El Pájaro Manaure, es una vía que va a abrir absolutamente al turismo toda la costa, de Manaure en el norte de La Guajira, pasando por esos sitios mágicos donde hay flamingos y las playas de La Guajira; es un lugar divino.

Obras fluviales y marítimas. Tenemos esta obra de Quibdo, creo que es el sitio más lindo que hay en Quibdó ahora, la gente va y la usa, camina, va de noche; allí tenemos este muelle. Esta recuperación del muelle Victoria Regia en Leticia, además este muelle se nos quedó en lo seco, nuestro río tomó la decisión de separarse de Leticia y Socabar en el Perú, motivo por el cual no hay calado en el muelle.

Por ese motivo le vamos a hacer una inversión de aproximadamente 2.800 millones de pesos este año, ya estamos concluyendo los estudios donde vamos a prolongar ese puente que está sobre los flotadores, lo vamos a prolongar 100 metros más para poder llegar al canal navegable, en ese sitio estaremos anclando nuestro muelle, pero este caso fue sencillamente la recuperación del muelle que estaba absolutamente abandonado.

Tenemos esta vía de acceso al muelle de Acapulco en Gamarra, Cesar, 4.100 millones de pesos; esto es pura competitividad. Aquí tenemos obras que estamos haciendo en convenio con Cormagdalena, donde Cormagdalena nos pide que le ejecutemos plata. Este es un Puerto Wilches, un muelle para poder transportar aceite de palma. Estamos haciendo otro en el río Magdalena, el muelle Galán del Puerto Galán en Barrancabermeja.

Esta obra es importante, es una obra de profundización del canal navegable a Tumaco, pasamos de 2.1 metro de calado que no es nada, a 7 metros de calado; nunca jamás había entrado los buques que han entrado ahora a Tumaco; han entrado buques de 5 y 6 mil toneladas, la respuesta inmediata se ve. El sector privado está haciendo inversiones en la sociedad portuaria, ya han invertido más de 2.000 millones de pesos en infraestructura para importación y exportación. Eso lo hicimos con 6.000 millones bien hecho.

Dragado y profundización del canal de acceso de la Bahía de Cartagena, el canal funciona a 40 pies, esto nos permite la entrada de buques Panamax hasta de 55.000 o 60.000 toneladas. Hemos hecho ya el 70% del proyecto de profundización ya no nos falta sino un pedazo de ampliación de aproximadamente 50 metros de ancho en uno de los tramos y con esto nos vamos a 45 pies en el canal navegable; el señor Almirante sabe de la importancia de esto, ya podemos llegar con buques pos Panamax, seguramente tendremos reducciones adicionales del orden del 20 y el 30% de los fletes; con una inversión de 3.000 millones.

El canal de acceso a Barranquilla, esta sí que ha sido un poco movido este proyecto. Este proyecto es un proyecto de la mayor importancia, es un canal larguísimo que llega hasta la Sociedad Portuaria; este canal funciona apenas a 30 pies, la idea es llevarlo a una profundidad de 40 pies.

Estos en rojo son el tajamar occidental, el dique de contracción o tajamar oriental. La estructura en verde tenemos un espolón a la salida de bocas de Ceniza, tenemos un espolón, un dique guía y un dique de cierre hecho en arenas está en enrocado. Más abajo en la isla 1977 en donde se hizo el proyecto del canal de dique direccional, para cerrar un brazo que se estaba conformando allí. En la isla 1972 construiremos 4 espolones, todo esto buscando cerrando la sección hidráulica del río en los puntos más críticos, que es donde se forman los grandes sedimentaciones como también en la zona de Ziape.

Enfrente de la isla 1972 para volver más pequeña la sección hidráulica, tenemos una especie de auto dragado del río, para poder asegurar a 40 pies el canal navegable. Hicimos una licitación en vez de irnos a una donación y una adjudicación directa con el gobierno de Holanda, porque realmente salía lo comido por lo servido, ellos lo tenían a 55 dólares, colocada la roca y ya tenemos una oferta oficial de 33 dólares el metro cúbico; de manera que esa donación realmente no existía.

Creo que no nos equivocamos, se recibió una única oferta pero está hábil, ayer se abrió el sobre dos y ya hay orden de elegibilidad; el contratista tiene 14 días para aportar los documentos de rigor y estaremos adjudicando en 14 días o menos esta obra. Es de la mayor importancia, es vital para Barranquilla.

Con esto señor Presidente termino, aparte de lo que estamos haciendo espero haber satisfecho las expectativas de la comisión.

Toma la palabra el señor Presidente de la Comisión, Senador Manuel Ramiro Velásquez Arroyave:

Gracias al señor Director de Invías, quiero reiterar que los señores funcionarios del estado que mencionamos al inicio de la sesión, estuvieron todos muy cumplidamente a las 10:00 a.m. cual era la citación, que no empezó hasta las 11 porque hubo alguna reunión previa con respecto al proyecto del artículo que tiene que ver con el artículo 64 y 61 de justicia y paz.

Pero que por ello al señor director del INCO le concedimos razón en su retiro a su consejo directivo, al Director de la Aerocivil que tuvo que salir para Cartagena, para ir a una gestión de tipo oficial, a la viceministra del medio ambiente que estaba aquí, al señor Ministro, al señor Subdirector de Planeación.

Entonces quiero es consultarle a ustedes señores Senadores y a los funcionarios que todavía están, tenemos en estos momentos al señor Director de Invías, el señor Viceministro de comercio, al señor Almirante director de la Dimar; tenemos al señor superintendente encargado de puerto y transporte y el vocero que dejo el doctor Ordosgoitia como directivo del INCO aquí.

Entonces quedamos ahora en que los señores Senadores están de acuerdo en la citación que oficializamos según proposición, para que haya una sesión especial para el INCO, para todo el tema de concesiones, de evaluar las concesiones.

Para la semana entrante hay una aditiva con la Canciller, cuestionario adicional con respecto a lo de los colombianos en el exterior que es tema de presos y asistencia a connacionales que iba a ser esta semana, será para el próximo martes, en eso estamos de acuerdo.

Quiero preguntarles, como en esta sesión habíamos quedado en que la íbamos a hacer por etapas, dada la extensión de la misma, quiero consultarle al señor Almirante como director de la Dimar, si quiere hacer su exposición en esta oportunidad o hacemos la próxima reunión; cómo considera pertinente señor almirante.

Toma la palabra el señor Vicepresidente, Senador Manuel Antonio Díaz Jimeno:

Creo que este tema es tan importante, con lo que hizo el señor director del Invías conocí muchas partes de Colombia que no conocía en las vías, le agradezco que en 14 días un problema de más de 10 años que se estaba viviendo en Barranquilla, se ha solucionado, le agradezco mucho.

Señor Presidente, creo que este tema es muy importante, lastimosamente llegué tarde pero como miembro de esta comisión hay dos temas que a mí sí me preocupan y que me gustaría que estuviera mucho más personas de la comisión para tocarlo, que es el tema del aeropuerto de Barranquilla, vuelvo otra vez al tema de la sociedad portuaria de Barranquilla.

Entonces sí quisiera que haya un espacio bien importante con los demás colegas para hablarlo y darle la importancia a la exposición del señor Director de la Dimar. Le propongo que de que este tema no sea tocado ahora sino cuando estemos la mayoría, se aplace, se que usted puede dar un espacio la otra semana para hacer esta sesión.

El señor Presidente, Senador Manuel Ramiro Velásquez Arroyave, pregunta a los Senadores Murgueitio y Díaz, les parece que entonces integremos una sola sesión para lo del INCO y concesión en general, pero como allí va involucrado concesiones de aeropuertos y puertos, las hacemos todas integradas o por separados, como las quieren ustedes.

Los Senadores Díaz y Murgueitio, manifiestan que se hagan integradas.

Toma la palabra el señor Presidente, Senador Manuel Ramiro Velásquez Arroyave:

Señor almirante creo que lo vamos a tener en otra oportunidad con nosotros aquí en la próxima reunión también con los voceros de las otras entidades, el superintendente también. Salvo algunos interrogantes que tengan, el señor ministro de comercio por cuyo concepto y proyectos de ley que tienen que ver con el futuro TLC y Can Mercosur entre otros, hemos venido complementando esta agenda, creo que también vamos a tener la presencia del ministerio en su momento.

No se si el señor viceministro quiere orientarnos a algún tema o avanzamos ya en dar clausura a esta comisión y la convocamos como ya quedamos ahora, para el martes salvo algún cambio de las agendas de los señores representantes y Senadores, tendríamos la pospuesta con la Canciller que tiene que ver con presos colombianos en el exterior, asistencia a connacionales en el exterior, etc. El miércoles en esa misma sesión convocaríamos para el miércoles lo que es lo de justicia y paz.

De todas maneras oficialmente convocamos también para el martes justicia y paz, por si el señor coordinador de ponentes considera pertinente que ese día requiera algún tipo de inicio de diálogo al respecto. Creo que es importante que la ponencia que aquí acaba de radicar el señor coordinador en compañía de los demás ponentes, quede radicada en el acta del día de hoy para efectos de que quede constancia de que sí fue oficialmente presentada.

Toma la palabra el señor Senador Manuel Antonio Díaz Jimeno:

Como tocó el tema de los connacionales, oficialmente no se si el señor secretario lo tenga en su escritorio, el señor director de leyes, doctor Fortich me comunicó que nuevamente por segunda vez, el gobierno volvió a objetar el proyecto por el cual se modifica el artículo 76 de la del 93, que es asistencia a connacionales.

Es la segunda vez que hacemos este trabajo básicamente con el deseo de ayudar a los colombianos en el extranjero para los temas de asesoría jurídica en la parte legal, migratoria, de salud y volvieron nuevamente a objetarlo.

Le solicito a usted señor Presidente que antes de entrar a tocar el tema o si no lo hacemos acá, para ver si es que el gobierno por parte de la Cancillería está autorizando el proyecto como así fue, con una carta que está radicada, en la cual la cancillería apoya el proyecto, pero posteriormente después que se haga todo el tramite vuelva a ser objetada por Presidencia.

Entonces quisiera antes o la hacemos en la comisión o lo hacemos de la forma que usted considere, para evitar algún tipo de discrepancias, porque ya es la segunda vez que nos pasa con la misma ley el mismo tema.

El señor Presidente de la comisión, Senador Manuel Ramiro Velásquez Arroyave, manifiesta que valdría la pena que se ampliara el cuestionario para que la señora Canciller absuelva esa inquietud, habida cuenta que nosotros dos somos los ponentes de proyecto, entonces avanzaremos para que aquí en sesión nos responda por escrito señor secretario y de aquí al martes nos debe responder la Cancillería y verbalmente la señora Canciller.

Toma la palabra el señor Senador Francisco Murgueitio Restrepo:

Señor Presidente, creo que es bueno que quede incluido en el cuestionario para el martes el tema de la objeción presidencial. Creo que es ha lugar a que ese tipo de discusiones de última hora entre el palacio de Nariño y el ministerio quede zanjada de una vez por todas en este tema.

Creo que es pertinente por lo menos anunciar los proyectos que quedan pendientes de discusión, una vez que ya sea radicado en secretaria la ponencia del tema de justicia y paz, en el e evento en que el martes pueda concretarse algo diferente, por lo menos tenemos ahí la opción legal de haber anunciado los proyectos.

El señor presidente informa que queda la convocatoria para justicia y paz para el martes y miércoles; convocatoria para debate colombianos en el exterior el martes, otros proyectos que tenga el señor Secretario por favor los anuncia.

Es bueno que la secretaría les recuerde a los señores Senadores que mañana hay debate sobre la moción de censura al señor Ministro de la Defensa y quienes vamos a salir en la defensa del señor ministro y quienes no lo vayan a hacer, que de todos maneras estén allí presentes porque es nuestro tema.

El señor Secretario procede con el anuncio de los proyectos para discusión en la sesión de la próxima semana:

Proyecto de ley número 243 de 2004 Senado, 189 de 2003 Cámara.

Proyecto de ley número 173 de 2004 Senado, 128 de 2004 Cámara.

Proyecto de ley número 179 de 2004 senado.

Proyecto de ley número 162 de 2004 Senado.

Proyecto de ley número 73 de 2004 Senado.

Proyecto de ley número 189 de 2005 Senado, 099 de 2004 Cámara.

Proyecto de ley número 242 de 2005 Senado.

Proyecto de ley número 244 de 2005 Senado.

Proyecto de ley número 278 de 2005 Senado.

Proyecto de ley número 211 de 2005 senado, 293 de 2005 Cámara.

Esos son los proyectos que quedarían anunciados para la próxima semana, martes y miércoles.

El señor Presidente, informa al señor Secretario que el Senador Manuel Díaz, requiere que para la sesión del martes haya una respuesta de la Ministra de la Cultura sobre el tema de los proyectos de ley de honores y de monumentos que hemos venido tratando.

Se levanta la sesión y se convoca oficialmente para el martes a la 9:00 a.m.

El Presidente,

Manuel Ramiro Velásquez Arroyave

El Vicepresidente,

Manuel Antonio Díaz Jimeno

Secretario General,

Felipe Ortiz Marulanda

* * *

República de Colombia

Departamento Nacional de Planeación

Dirección General

A N E X O S

Bogotá, D. C., mayo de 2005

Doctor

FELIPE ORTIZ MARULANDA

Secretario General

Comisión Segunda

Honorable Senado de la República

Ciudad

Respetado doctor Ortiz:

Adjunto le estoy remitiendo las respuestas al cuestionario contenido en la Proposición 60 de 2005 y su aditiva, suscrita por el honorable Senador Manuel Ramiro Velásquez.

Cordialmente,

Santiago Montenegro T.,

Director.

Anexo: Lo anunciado.

Respuestas del Departamento Nacional de Planeación a la Proposición 60 de 2005 y su aditiva suscrita por el honorable Senador Manuel Ramiro Velásquez

Proposición número 60 de 2005

1. ¿Cuáles son los proyectos nacionales ya presupuestados en dichas áreas para preparar la infraestructura nacional hacia el futuro del comercio exterior?

2. ¿Cuáles son los proyectos ya incluidos y por presupuestar?

Damos respuesta conjunta a las preguntas números 1 y 2 del cuestionario.

Programa Integral de Rehabilitación y Mantenimiento, PIRM

El programa de rehabilitación y mantenimiento integral de la red de carreteras a cargo de la Nación se orienta a mejorar la competitividad y productividad del país, racionalizar el gasto fiscal en el sector vial y disminuir los costos de operación del parque automotor, bajo una estructura fiscal y contractual que optimiza las intervenciones y el uso de los recursos.

La estrategia a implementar consiste en un nuevo modelo contractual que garantiza el vínculo entre la identificación de necesidades, la optimización de los niveles de intervención y la aplicación efectiva y estable de los recursos, bajo parámetros económicos y técnicos. El contratista deberá realizar actividades de rehabilitación (en la medida de las necesidades), mantenimiento rutinario y periódico, gestión vial y operación del corredor, garantizando los niveles de servicio estipulados y una capacidad estructural de las vías.

La fase inicial del PIRM está enfocada a cubrir por medio de contratos a 5 años aproximadamente 2.000 kilómetros de carreteras por las que circula la mayor parte del comercio exterior y que presenta los mayores volúmenes de tráfico. El costo del programa asciende a $800.000 millones constantes de 2005 y en el presupuesto nacional se encuentra incluida la financiación por medio de vigencias futuras, tal y como se describe a continuación:

VIGENCIA	VIGENCIA FUTURA
2004	116.019.800.000
2005	137.344.230.000
2006	144.231.280.000
2007	220.093.120.000
2008	231.513.330.000

Pesos corrientes

TUNEL DE LA LINEA

El túnel de la Línea hace parte del Corredor Vial Buenaventura-Bogotá que es considerado como uno de los más importantes ejes de la Red Nacional de Carreteras, ya que integra al Puerto de Buenaventura, principal puerto colombiano sobre la Costa Pacífica con el interior del país.

El proyecto está planteado con una alternativa de ejecución que consiste en la construcción en dos fases: 1) Túnel de rescate y 2) Túnel principal.

La ejecución del proyecto en dos fases permite minimizar el riesgo geológico estimado entre el 12,3% y el 16,2% del valor total de este.

En la primera fase del proyecto se construirá un túnel con un diámetro de 4,4 metros paralelo al túnel principal a una distancia aproximada de 60 metros. El túnel de rescate tendrá el mismo diseño geométrico en longitud y forma que el principal con una longitud de 8.560 metros y su tiempo de ejecución se estima entre 30 y 32 meses. La fase I del proyecto se encuentra en ejecución y está financiada con recursos del Presupuesto General de la Nación por un monto de $82.450 millones como se describe a continuación:

Vigencia	Monto (Millones)
2004	30.000
2005	36.600
2006	15.850
Total	**82.450**

La fase II del proyecto será financiada por medio de un crédito externo con un monto aproximado de USD 250 millones, para el cual se están realizando acercamientos con el Japan Bank for International Cooperation, JBIC.

MECANISMOS DE PARTICIPACION PRIVADA

La política de Gobierno consiste en continuar con el desarrollo de los programas de concesión, no solo en infraestructura vial, sino tam-

bién en otras modalidades de transporte. De esta manera se ha venido avanzando en los siguientes proyectos:

CARRETERAS

Bogotá-Girardot

El Contrato de Concesión número GG-0402004 se legalizó con el consorcio Concesión Autopista Bogotá-Girardot el 1º de julio de 2004 y se dio orden de inicio para el 24 de agosto de 2004. El proyecto comprende los estudios y diseños definitivos, la adquisición de predios, la construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación y mantenimiento de las obras, la financiación, la prestación de servicios y el uso de los bienes, para la ejecución del Proyecto Vial "Bosa-Granada-Girardot". Lo anterior dando cumplimiento con lo establecido en el documento Conpes 3045 y a lo recomendado por el Comité de Participación Privada.

Las obras previstas en el proyecto implican la construcción de 4 carriles en todo el trayecto, incluyendo las variantes de Fusagasugá, Melgar y los tramos que requiera y la construcción de un par vial (Túnel de Boquerón). La longitud del proyecto es de 121 km, incluye 2 peajes actualmente en funcionamiento, con un TPD por estación doble sentido igual a 10.000, de los cuales el porcentaje de vehículos pesados es de 39%. El valor estimado de la inversión es de $422 mil millones.

Dentro de los recursos asignados al proyecto, el Gobierno Nacional aportará $64.550 millones en pesos corrientes, correspondientes al compromiso de vigencias presupuestales futuras otorgadas al Instituto Nacional de Concesiones, INCO por el Confis.

Para los años 2004 y 2005 no hay vigencias futuras previstas. En el año 2006 las vigencias de aportes de la Nación previstas son por un monto de $6.850 millones en pesos corrientes. Los demás recursos de vigencias futuras previstos están programados para los años 2007 a 2009.

Pereira-Cartago-La Victoria

El 26 de julio de 2004 se finalizó el proceso licitatorio mediante audiencia pública. Se adjudicó la concesión a la PSF Concesionaria de Occidente S. A., con la cual se firmó el Contrato de Concesión GG-046 de 2004 en fecha 2 de agosto de 2004 y actualmente se están adelantando las tareas correspondientes al perfeccionamiento y legalización del mismo. El alcance de la concesión comprende los estudios y diseños definitivos, la adquisición de predios, la construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación y mantenimiento de las obras respectivas, la financiación, la prestación de servicios y el uso de los bienes para la ejecución del Proyecto Vial "Pereira-La Victoria". Lo anterior, dando cumplimiento a lo establecido en el documento Conpes 3045 y a lo recomendado por el Comité de Participación Privada.

El Proyecto tiene una longitud total de 53.13 kilómetros, se inicia en la intersección sur del acceso hacia la población de La Victoria; continúa hacia el Norte pasando por las localidades de Obando, Zaragoza y la ciudad de Cartago, para seguir hacia la intersección de Cerritos y desvío a La Virginia y finalmente hasta el sitio denominado "El Pollo", en la intersección con el proyecto de Autopistas del Café, al Occidente de la ciudad de Pereira. Las obras objeto del proyecto se realizarán en dos etapas:

Las obras a ejecutar en la **primera etapa** (alcance básico), con una inversión estimada de $67.000 millones, serán las siguientes:

– El Pollo-Cerritos: Rehabilitación y mantenimiento cuatro carriles e intersección a desnivel en Cerritos.

– Cerritos-Cartago: Rehabilitación tres carriles y construcción cuarto carril y construcción puente paralelo sobre el Río La Vieja.

– Cartago-La Victoria: Rehabilitación y mantenimiento.

– Pasos Nacionales Cartago y Obando: Construcción doble calzada.

Obras a ejecutar en la **segunda etapa** (alcance condicional), con una inversión estimada de $52.000 millones, serán las siguientes:

– Construcción Calzada paralela entre Cartago y La Victoria.

AGENDA INTERNA

Adicionalmente, el Gobierno Nacional, a través del documento Conpes 3297 del 26 de julio de 2004, definió la metodología de la Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad.

La Agenda Interna busca ser un acuerdo de voluntades y decisiones entre el Gobierno Nacional, las entidades territoriales, el sector privado, los actores políticos y la sociedad civil, sobre las acciones estratégicas que debe realizar el país para mejorar su productividad y competitividad.

La agenda está definida teniendo en cuenta cuatro dimensiones: i) **La sectorial,** que considera las diversas actividades productivas; ii) **La transversal,** que involucra proyectos o iniciativas que afectan a toda la actividad productiva; iii) **La regional,** que involucra la opinión y las propuestas de desarrollo de las regiones, y iv) **La temporal,** que indica que este es un proceso dinámico en el cual se involucran acciones a ejecutar en el corto, mediano y largo plazo. Igualmente, se tienen previstas diferentes etapas para la revisión de los resultados con el fin de ajustar y retroalimentar el proceso.

El tema de infraestructura y logística ha sido abordado de varias maneras. Por un lado, en las reuniones regionales que ya fueron realizadas, cuyos resultados obtenidos se encuentran en proceso de validación por parte del Gobierno Nacional. Asimismo, existe una mesa sectorial de **Transporte y Logística,** con el fin de que se discutan y concreten aquellas necesidades y acciones que el sector productivo considere prioritarias. A esta asisten las entidades competentes del sector y los principales actores que intervienen en la actividad.

3. Cubrimiento de los 2500 kilómetros por pavimentar y la repercusión en el TLC y en CAN-Mercosur y en el comercio exterior en general

El desarrollo de este programa, a través de las inversiones en infraestructura de carreteras, se traducirá en beneficios económicos y sociales originados en los ahorros en tiempo para los usuarios, en costos de operación de los vehículos y mayor oportunidad *y* calidad de los productos agrícolas y agroindustriales. Este programa busca mejorar la infraestructura vial regional con el fin de promover la integración y el desarrollo de las regiones. El plan tiene como objetivo la intervención de 3.134 km de carreteras en el territorio nacional. Las actividades a adelantar incluyen estudios, diseños y obras de pavimentación, construcción de terraplenes, obras de drenaje, filtros, muros y señalización.

4. Infraestructura de puertos y aeropuertos proyectados, financiados y por proyectar. Repercusión en el futuro al comercio exterior

PUERTOS

El documento Conpes 3342 de marzo de 2005 establece las estrategias para el aumento de la competitividad del sector portuario, precisando elementos básicos de la política portuaria nacional y presentando el plan de expansión portuaria para el período 2005-2006, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2º de Ley 1ª de 1991.

Los puertos tienen recursos anuales por aproximadamente USD15 millones de acuerdo con la Ley 856 de 2003; por estos recursos se realizarán obras tan importantes como la profundización de los canales de acceso a Barranquilla (Región Bocas de Ceniza-Calamar) y Buenaventura (Pacífico Vallecaucano) y otras para el fomento de la competitividad del sector portuario, tales como la terminación de las vías alternas-internas a los puertos de Buenaventura y Santa Marta. Adicionalmente, se prevé la expansión portuaria en el Litoral Pacífico con el impulso de proyectos portuarios y la posibilidad del desarrollo portuario en Bahía Málaga y Tribugá.

La Ley 856 de 2003 que modificó el artículo 7º de la Ley 1ª de 1991 estableció que los recursos percibidos por las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público se redireccionarán al Instituto Nacional de Vías, Invías, como ingresos propios de la entidad, con el fin de que sean empleados para la optimización de la actividad portuaria. La misma estipula que los recursos se destinarán, entre otros, a:

• Ejecución de obras y mantenimiento para la protección de la zona costera.

• Dragado de mantenimiento y/o profundización de canales de acceso.

• Construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso.

• Diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férreo, acuático y fluvial.

• Obras de mitigación ambiental de impactos generados por la actividad portuaria.

AEROPUERTOS

En el momento se vienen adelantado dos grandes proyectos en el sector aéreo.

En primer lugar, el Gobierno está en el proceso de la estructuración del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, con el fin de vincular capital privado para la administración, renovación, operación, explotación comercial y mantenimiento, excluyendo los ingresos de aterrizaje. Se tiene previsto publicar prepliegos a mediados de julio.

En segundo lugar, se viene adelantando el proceso de estructuración para los Aeropuertos de San Andrés y Providencia para una operación, mantenimiento, renovación y explotación comercial integrada. Se tiene previsto publicar prepliegos para finales del año en curso.

5. Especificación de los proyectos de infraestructura que apoyen desplazamientos operacionales de los equipos de nuestras Fuerzas Militares por la vía terrestre nacional

Como es del conocimiento de la honorable Comisión II del Senado, los desplazamientos terrestres realizados por las FF. MM. pueden clasificarse en dos grandes categorías. De una parte, se encuentran los desplazamientos asociados al transporte de personal y suministros propios de la cadena logística de las FF. MM. y, de otra, se encuentra la movilización de personal y material involucrado directamente en el desarrollo de operaciones de combate.

Para efectos del primer tipo de desplazamientos, las FF. MM. cuentan con equipos de transporte y de carga, cuyas características técnicas son asimilables a los estándares ofrecidos en el mercado civil (ver Anexo 1). Tal es el caso de los casi 2.000 vehículos de transporte y soporte logístico del Ejército Nacional, entre los cuales se encuentran vehículos como ambulancias, camperos, buses y camiones de diversas capacidades. Así, dado que la gran mayoría de estos equipos fue adquirida en el mercado civil y puesta en operación sin ser sometida a ninguna modificación de fondo y que por lo tanto los equipos pueden circular sin inconvenientes a través de la red vial existente, no se ha estimado pertinente apropiar recursos adicionales a los ya mencionados anteriormente para la adecuación de las vías.

De otra parte, para efectos de transporte de personal y de equipos de combate, las FF. MM. cuentan con medios especializados y adaptados a las exigencias propias del desarrollo de operaciones militares, como son los camiones blindados M35-A2 (‘Reo’), los vehículos de transporte de tropa tipo M-113 (‘ACAV’) y tipo EE-11 (‘Urutú’) y equipos de combate como los M-8 (‘Buford’) y los EE-9 (‘Cascabel’). Al igual que en el caso anterior, las características técnicas de la gran mayoría de dichos equipos[1], les permiten emplear la red vial existente para desplazarse a zonas de operaciones sin necesidad de contar con adaptaciones especiales a las vías (ver Anexo 1), por lo cual no se ha considerado necesario estructurar proyectos de inversión en infraestructura diferentes a los ya mencionados.

ANEXO 1

Peso operacional* de los principales equipos terrestres de las FF. MM.

Fuente: JANES Military Intelligence 2004 y GlobalSecurity.org

Función básica	Tipo de equipo	Peso operacional Aproximado (Tons.)
Transporte de personal y cadena logística	Ambulancia	2
	Bus	10
	Camioneta	1,5
	Campero	2
	Camión liviano	2,5
	Camión mediano	7 a 10
	Camión pesado	30
Transporte de personal en zonas de combate	M35-A2 ‘Reo’	2,5
	TPM-113 ‘ACAV’	12,3
	EE-11 ‘Urutú’	14
Combate	M-8 ‘Buford’	20
	EE-9 ‘Cascabel’	13,4

Nota. Por ‘peso operacional’ se entiende en peso básico del vehículo más el peso de los equipos y suministros necesarios para el normal desempeño del mismo bajo los requerimientos típicos de una situación de combate (ej.: Combustible, municiones, etc.).

Cuestionario adicional a la Proposición número 60 de 2005

Con respecto a las preguntadas formuladas al Director de la DIAN, este Departamento se permite informar que no tiene competencia en esos temas; sin embargo, con respecto al literal e) presentamos las siguientes observaciones:

e) ¿Los costos los asumirían los empresarios de las Sociedades Portuarias?

El documento Conpes 3342: Plan de Expansión Portuaria 2005-2006 de marzo de 2005 plantea como estrategia para el incremento de la eficiencia portuaria la revisión del esquema contractual de concesiones portuarias. Dicha revisión buscará incentivar nuevas inversiones que se traduzcan en la mejora sustancial de la productividad y competitividad de los puertos entregados en concesión a las Sociedades Portuarias Regionales.

En este sentido dentro del proceso de renegociación de los actuales contratos de concesión, eventualmente se podría incluir el tema de infraestructura para la facilitación del comercio enfocada al cambio tecnológico de la inspección por medio de escáner.

Ministerio de Hacienda y Crédito Público

Bogotá, D. C., 24 de mayo de 2005

Doctor

FELIPE ORTIZ MARULANDA

Secretario General

Comisión Segunda

Honorable Senado de la República

Ciudad

Ref.: Proposición número 60 y cuestionario adicional a la Proposición 60 de 2005.

Apreciado doctor Ortiz:

Las entidades públicas del orden nacional, en desarrollo de la autonomía presupuestal consagrada en la Constitución Política colombiana y el Estatuto Orgánico del Presupuesto General de la Nación, contratan y comprometen de manera independiente a nombre de la persona jurídica de la cual hacen parte y ordenan el gasto en desarrollo de las apropiaciones incorporadas en cada sección presupuestal. En tal sentido, la responsabilidad de la información solicitada es de los Ministerios de Transporte y de Comercio Exterior, para lo cual se considera conveniente revisar las respuestas dadas por estas entidades.

Cordialmente,

Alberto Carrasquilla Barrera,

Ministro de Hacienda y Crédito Público.

Respuestas del Ministerio de Hacienda y Crédito Público

En el presente documento el Ministerio de Hacienda y Crédito Público se permite hacer dos precisiones. La primera, respecto de la pregunta 3 formulada en la Proposición 60. Y en segundo lugar, respecto del informe solicitado en la proposición aditiva.

---

[1] Aquí se exceptúan los vehículos M-113 y M-8, ya que estos cuentan con un sistema de tracción por orugas que obliga a transportarlos en camasbajas para evitar el deterioro de las carreteras pavimentadas.

Proposición 60

3. Cubrimiento de los 2500 kilómetros por pavimentar y la repercusión del TLC y en CAN-Mercosur, ¿cuál en Comercio Exterior en general?

Con respecto al tema de los 2.500 km y las gestiones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, vale la pena resaltar que el Confis, en desarrollo de lo previsto en el Documento Conpes 3331 del 22 de diciembre de 2004, en la sesión del 16 de febrero de 2005 autorizó vigencias futuras al Instituto Nacional de Vías por $800.0 mm en el 2006 y $662.0 mm en el 2007, adicionales a los $338 mm apropiados en la Ley Anual de Presupuesto para la vigencia 2005, para el proyecto "Mejoramiento y pavimentación de las vías a través del programa de infraestructura vial y desarrollo regional de Colombia".

Como se dijo inicialmente, el detalle de las obras es responsabilidad del Instituto Nacional de Vías y Ministerio de Transporte.

Cuestionario adicional a la Proposición 60

Informen en el ámbito de su competencia sobre los resultados de su gestión para cumplir con cada una de las quince (15) "recomendaciones" del documento Conpes 3342 de marzo de 2005 sobre el "Plan de expansión portuaria 2005-2006: Estrategias para la competitividad del sector portuario".

Con respecto al punto 1° del citado cuestionario en el que solicita "informen en el ámbito de su competencia sobre los resultados de su gestión para cumplir con cada una de las quince (15) recomendaciones del documento Conpes 3342 de marzo de 2005 sobre el plan de expansión portuaria 2005-2006 Estrategias para la Competitividad del Sector Portuario", es importante anotar que las 15 recomendaciones de dicho documento están dirigidas al Ministerio de Transporte y Departamento Nacional de Planeación.

Es preciso indicar que la única actividad en que se cita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público es en la recomendación número 3 del Documento Conpes 3342 de marzo de 2004, en la cual se solicita al Ministerio de Transporte que adelante los trámites necesarios para la creación de una Comisión Intersectorial conformada por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas en el ámbito de sus competencias; el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; el Ministerio de Hacienda y Crédito Público; el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial; el Ministerio de Minas y Energía y el Departamento Nacional de Planeación.

Actualmente, según el Ministerio de Transporte, se encuentran en trámite los decretos por los cuales se crea la Comisión Intersectorial, así como el de adopción del Plan de Expansión Portuaria para el período 2005-2006 aprobado por el Conpes.

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales

Dirección General

500001-0822

Bogotá, D. C., 1… de mayo de 2005

Doctor

FELIPE ORTIZ MARULANDA

Secretario General

Comisión Segunda

Senado de la República

E. S. D.

Asunto: Respuesta al cuestionario adicional a la Proposición número 60 de 2005.

Cordial saludo, doctor Ortiz.

En atención a su comunicación del pasado 5 de mayo de 2005, me permito dar respuesta al cuestionario presentado por el honorable Senador Manuel Ramiro Velásquez Arroyave, en los siguientes términos:

a) ¿Qué tipo de decisiones ha tomado la DIAN frente a los cambios de tecnología para el proceso de inspección de mercancías y contenedores?

En los últimos años, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, DIAN, ha venido trabajando en estrategias continuas de mejoramiento de las operaciones de comercio exterior, especialmente en la automatización de procedimientos y aplicación de tecnologías que garanticen permanente agilidad y competitividad en un comercio que cada día es más rápido y en línea.

En este sentido, se determinó la expansión del SYGA, logrando hoy un cubrimiento del 98% de las operaciones de comercio exterior vía internet, lo cual ha permitido la facilitación y simplificación de trámites, la realización de operaciones durante los 365 días del año, la promoción de la cultura informática y la racionalización de las cargas de trabajo.

Asimismo, se ha logrado una reducción en los tiempos de importación y exportación en el país, los cuales tomaban 14 y 19 días respectivamente y en el presente solo toman 14 horas en promedio para las importaciones y 8 horas en promedio para las exportaciones.

La solución integral, sin duda alguna, vendrá con la implementación del modelo de gestión Muisca, que permitirá alcanzar un tiempo promedio para el proceso de importación de quince (15) minutos y para las exportaciones diez (10) minutos, tiempo promedio que dura un importador o exportador en diligenciar su declaración.

En el siguiente cuadro se describen las operaciones de importación y exportación para el año 2004, las cuales crecieron 20.6% y 25.9% respectivamente, con relación al 2003. Asimismo, se ilustra el comportamiento de estas variables en los primeros meses del año 2005.

Cuadro NUMERO 1

Valor de las Importaciones y Exportaciones 2003, 2004 y 2005

Período	Importaciones CIF (millones de US$)	Exportaciones FOB (millones de US$)
Año 2003	13,880.6	13,092,2
Año 2004	16,744.8	16,483.1
Variación porcentual 2003-2004	20.6%	25,9%
Enero-abril 2004	4,954.2	4,604.8
Enero-abril 2005	6,105.2	5,670.6
Variación porcentual enero-abril 2004-2005	23.2%	23,1%

Fuente: Oficina de Estudios Económicos DIAN.

Ahora bien, en cumplimiento de las políticas de control, la DIAN puede determinar la práctica de inspección aduanera dentro del proceso de importación, la cual se realiza con el fin de determinar la naturaleza, origen, estado, cantidad, valor, clasificación arancelaria, tributos aduaneros, régimen aduanero y tratamiento tributario aplicable a una mercancía. Esta inspección es física cuando implica el reconocimiento de mercancías y documental cuando se realiza únicamente con base en la información contenida en la declaración y en los documentos que la acompañan. Cabe aclarar que la inspección física prima sobre la documental.

Con el objeto de mejorar la seguridad, eficacia y facilitación de las inspecciones físicas, la DIAN ha venido estudiando la posibilidad de contar con sistemas de inspección no intrusiva. Si bien estos equipos no constituyen una solución total para el control al no detectar el contrabando técnico, constituyen una herramienta útil para controlar y contrarrestar el contrabando abierto.

Este tipo de tecnología, integrada a sistemas de análisis y evaluación del riesgo y filtros de control (selección e identificación de perfiles e indicadores estratégicos y operacionales, a partir del análisis de datos pre-llegada, operadores, actividades, procedencia, destino, comportamiento fiscal, relaciones o vínculos comerciales, etc.), permite determinar eficazmente las unidades de carga o embalaje o las personas que ingresan o salen del país, objeto de exploración o revisión a través de estos equipos de inspección física.

En este sentido se ha identificado la necesidad de contar con sistemas de detección e inspección no invasivos de rayos X, rayos Gamma, con tecnología de neutrones y/o combinado, acordes con las características específicas de control y servicio en los puertos marítimos, aeropuertos y cruces de frontera del país.

En armonía con las tecnologías informáticas que permiten una definición más técnica de perfiles de riesgo, los equipos escáner facilitarán una mayor cobertura en el control.

b) Informar y anexar copia del programa o proyecto del Gobierno en materia de aplicación de tecnologías escáner para la inspección de mercancías y contenedores en puertos, aeropuertos y puertos fronterizos terrestres, como política de seguridad portuaria para la inspección aduanera, antiterrorista, contra tráfico de divisas, contra tráfico de narcóticos. ¿Cuál es la cobertura de dicho programa?

La evaluación de la implementación de tecnologías de inspección no intrusivas se ha adelantado en el marco de las acciones tendientes a lograr normativa y operativamente la inspección simultánea de mercancías en los puertos marítimos, coordinadas por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Programa de Renovación de la Administración Pública, PRAP, y Proexport y lideradas por la Vicepresidencia de la República.

Es importante mencionar que los sistemas de inspección no intrusiva tienen varios usuarios funcionales. Para la DIAN representan un mecanismo complementario para el control del ingreso de mercancías y divisas y, para la Policía Nacional – Dirección Antinarcóticos, es una herramienta de control para el tráfico de narcóticos y sus insumos. Asimismo, contribuyen a las acciones de entidades como el ICA, el Invima y el Ministerio del Medio Ambiente en los temas sanitarios.

De acuerdo con las instrucciones impartidas por la Vicepresidencia de la República, la DIAN ha definido conjuntamente con la Policía Nacional – Dirección Antinarcóticos, las especificaciones técnicas que deben cumplir como mínimo los equipos de inspección no intrusiva de mercancías y personas, requeridos para los puertos, aeropuertos, cruces de frontera y demás lugares habilitados para las operaciones de comercio exterior; los cuales representan las necesidades de la Entidad para el cumplimiento de las funciones legales en la lucha contra el contrabando y la evasión, en concordancia con la política de servicio y control definida por el Gobierno Nacional.

Como se mencionó anteriormente, estos equipos contribuirán a aumentar la seguridad, eficiencia y facilitación de las inspecciones, sin perjuicio de los controles puntuales que sean necesarios por parte de las diferentes autoridades en forma excepcional, para contrarrestar amenazas internas de contaminación de la carga o terrorismo.

c) Frente a la aplicación de la tecnología escáner para dar mayor seguridad a los procesos de inspección, ¿el Gobierno Nacional asumiría los costos de dichos equipos con dineros del presupuesto nacional? ¿Con empréstitos internacionales? ¿Con cooperación internacional?

Existen diferentes alternativas para disponer de este tipo de tecnologías, dentro de las cuales se encuentran: La compra por parte del Gobierno Nacional, la compra por parte de usuarios como las sociedades portuarias, las aerolíneas u otros y los esquemas de concesión para que sean proporcionados por agentes privados, entre otros.

No obstante, el estudio de estas alternativas prevé el concurso de diversas autoridades como la Vicepresidencia de la República, el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Al respecto no se tiene aún una decisión definitiva y dependerá de la evaluación técnica que se realice entre estas Entidades.

d) ¿A cuánto asciende la inversión de dicha tecnología por equipo? ¿Cuántos equipos se requieren y en dónde?

De acuerdo con las especificaciones técnicas definidas por la DIAN y la Policía Nacional – Dirección Antinarcóticos, se ha determinado que se deben aplicar las llamadas tecnologías combinadas de rayos X, rayos Gamma, análisis con neutrones; por cuanto se requieren diseños y funcionalidades especiales que suplan las necesidades específicas de control de las autoridades y las circunstancias especiales operativas en cada lugar, situaciones que determinarán el(los) tipo(s) de explorador(es) necesario(s) en cada terminal (fijo, semifijo o reubicable, móvil, convencional, para personas, holográfico, entre otros).

En este sentido, se ha establecido que los equipos de rayos X pueden ser usados para el control aduanero, especialmente para contenedores llenos y mercancías heterogéneas; los equipos de rayos Gamma son útiles para el control de contenedores vacíos y los equipos con tecnología de neutrones y/o combinadas serían propicios para las labores propias de control que adelanta la Policía Antinarcóticos, porque detectan con algún grado de exactitud explosivos y sustancias estupefacientes.

En el siguiente cuadro se describe el número y tipo de equipos requeridos por lugar de operación de comercio exterior (puertos marítimos, aeropuertos y cruces de frontera del país).

CUADRO NUMERO 2

Número y tipo de equipos requeridos por lugar de operación de comercio exterior

Lugar de operación	Semifijo/ Fijo	Móvil	Fijos y Móviles			Total
			Pasajeros	Equipajes	Carga	
Puertos Marítimos	6	5				11
Zonas de Frontera		3				3
Aeropuertos			16	3	10	29
Total	**6**	**8**	**16**	**3**	**10**	**43**

El costo estimado de estos equipos, con los cuales se cubre el 80% del territorio aduanero nacional, oscila entre US$80 y US$120 millones, discriminados así:

• El valor de los equipos con la capacidad para atender el requerimiento de los puertos marítimos se encuentra entre US$2 y US$8 millones.

• El valor de los equipos con la capacidad para atender el requerimiento de los aeropuertos oscila entre US$0.2 y US$0.5 millones.

• El valor de los equipos para los pasos de frontera se encuentra entre US$2 y US$8 millones.

e) ¿Los costos los asumirían los empresarios de las sociedades portuarias?

Como se mencionó anteriormente, esta es una de las alternativas para la financiación de estos equipos.

f) ¿El Gobierno administrará la operación de inspección escáner con la DIAN y la Policía Antinarcóticos? ¿La operación se entregará en concesión a particulares? ¿En comodato?

La operación por parte de Entidades del Estado o por agentes privados son opciones que están siendo estudiadas a la luz de las decisiones que se tomen en materia de financiación y conveniencia operativa.

No obstante, la DIAN ha sugerido que la operación de los equipos escáner esté a cargo de esta Entidad en coordinación con la Policía Antinarcóticos y demás entidades involucradas.

g) ¿Qué participación han tenido cada una de las entidades que integran la Comisión Intersectorial creada por el Presidente Uribe para este programa de tecnología escáner? ¿Cuáles han sido las recomendaciones propuestas por cada una de las Entidades de la Comisión? ¿Cuál es la propuesta de dicha Comisión a la fecha? Anexar copia de todas las actas respectivas de las reuniones.

Como se mencionó antes, la implementación de tecnologías de inspección no intrusivas se ha adelantado en el marco de las acciones tendientes a lograr normativa y operativamente la inspección simultánea de mercancías en los puertos marítimos, en las cuales participan el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Ministerio de Comunicaciones, Departamento Nacional de Planeación, Proexport, Agenda de Conectividad, Dimar, Superintendencia de Transporte, ICA, Dirección de Antinarcóticos, Invima y DIAN, liderados por la Vicepresidencia de la República.

En este sentido, las entidades mencionadas han manifestado la urgente necesidad que tiene el país de contar con procesos ágiles, tecnologías apropiadas para la inspección y la necesidad de coordinación entre los entes involucrados.

Para la DIAN no es posible suministrar información sobre la participación de las otras entidades, solo puede limitarse a definir el rol de cada uno, así: La DIAN es usuario de los equipos escáner y operador de los mismos; la Dirección Antinarcóticos es usuario para el control de narcóticos y sus insumos; el ICA, Invima, Ministerio del Medio Ambiente, entre otros, son usuarios para las acciones de control en el tema sanitario.

h) Relacionar detalladamente todas las licitaciones e invitaciones directas que haya convocado y adjudicado la DIAN para la compra de equipos de rayos X y tecnología escáner para la inspección de mercancías y contenedores en puertos marítimos, aeropuertos y puertos fronterizos terrestres, desde el 7 de agosto de 2002 a la fecha: Objeto de la licitación, monto de la misma, empresas proponentes y cuadro comparativo de ofertas, resultados de adjudicación de la licitación, ubicación actual de los equipos adquiridos, entre otros aspectos.

La DIAN no ha realizado licitaciones para la compra de equipos de rayos X y tecnología escáner para la inspección de mercancías y contenedores en puertos marítimos, aeropuertos y puertos fronterizos terrestres, desde el 7 de agosto de 2002 hasta la fecha.

En diciembre del año anterior, se realizó la publicación del borrador de los términos de referencia para la adquisición, puesta en funcionamiento y mantenimiento de equipos móviles de rayos X con destino a las investigaciones de la DIAN en los aeropuertos internacionales del país, la cual se realizará con cargo a los recursos aprobados para la Entidad en virtud del convenio interadministrativo con el Ministerio del Interior y de Justicia, producto de la adición que el Gobierno colombiano realizó al Fondo para la Lucha contra las Drogas.

La publicación de estos términos constituye una etapa previa que permitió el conocimiento de las características técnicas de los equipos de exploración existentes en el mercado internacional y las observaciones de los potenciales proponentes a los términos de referencia de la futura licitación. Este proceso continuará en los próximos meses una vez se culminen los trámites que permitan la incorporación de los recursos al presupuesto de la Entidad.

A través del Plan Colombia, la DIAN recibió la donación de cinco (5) equipos escáner para los aeropuertos de Bogotá, Barranquilla, Cartagena y Cali, para uso en equipaje de los viajeros.

Atentamente,

Oscar Franco Charry,
Director General
Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, DIAN.

* * *

MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO

Bogotá. D. C., 10 de mayo de 2005

Doctor

MANUEL RAMIRO VELASQUEZ

Presidente Comisión Segunda

Senado de la República

Ciudad

Apreciado Presidente:

La Comisión Segunda me ha citado a la sesión que se llevará a cabo mañana 11 de mayo de 2005 en el recinto de la Comisión con el fin de debatir el tema de la Proposición 60 “Plan de Expansión Portuaria 2005-2006, Estrategias para la Competitividad del Sector Portuario, Documento Conpes 3342 de 2005”.

Anexo encontrará las respuestas a las preguntas de competencia de este Despacho. Igualmente, al considerarlo del interés de la Comisión, se acompaña a esta comunicación el documento de respuesta a la Proposición 01 suscrita por los Senadores Juan Carlos Martínez y Carlos Moreno de Caro de la Comisión Cuarta y que corresponde a un debate adelantado en dicha Comisión el pasado 26 de abril sobre el Documento Conpes 3342 y el Puerto de Buenaventura.

Cordialmente,

El Ministro de Comercio Industria y Turismo,

Jorge H. Botero.

Anexo lo anunciado

Respuestas del Ministro de Comercio, Industria y Turismo, Jorge Humberto Botero, a la Proposición 60 y Aditiva, suscrita por el Senador Manuel Ramiro Velásquez en la Comisión Segunda del Senado de la República.

En el presente documento, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, se permite dar respuesta a las preguntas 3 y 4, formuladas en la proposición 60, en aquellos temas que son competencia de este Despacho y rendir el informe solicitado en la proposición aditiva.

Proposición número 60

3. **Cubrimiento de los 2.600 kilómetros por pavimentar y la repercusión en el TLC y en CAN-Mercosur, en comercio exterior en general.**

Con respecto a la repercusión de los 2.600 kilómetros por pavimentar en el TLC, y en CAN -Mercosur, y en el comercio exterior en general, podemos asegurar que es de enorme beneficio para el país acometer dichas obras.

La distribución del comercio vía puertos o aeropuertos, responde principalmente a la “vocación” natural de los productos, sea por volumen, peso o características particulares tales como necesidad de transporte rápido y preservación, como es el caso de los perecederos. Otro aspecto determinante para el enrutamiento de la carga corresponde al lugar de origen o de producción y su ubicación con respecto a las áreas de distribución de transporte internacional, sea puertos o aeropuertos. Es por esto que, para una eficiente operación logística y una optimización de costeo de los productos, es indispensable un desarrollo de mallas viales que conecten los lugares de producción con los puertos de despacho y que la estructura del sector transporte se traduzca en costos de eficiencia para los sectores productivos.

La interconexión a nivel nacional es de gran importancia para desarrollo del comercio, facilitación de transporte de materias primas y distribución de productos terminados. Por otra parte, desde un punto de vista de comercio exterior, el desarrollo vial del país es indispensable para facilitar el acceso de los productos nacionales a los puertos marítimos y, por ende, a los mercados internacionales. En materia de competitividad, la vía marítima es la manera de transportar mercancías más segura y menos costosa, por lo cual, facilitar el acceso de productos a mercados internacionales vía este modo de transporte, es una parte vital para asegurar costos competitivos de productos nacionales en el exterior.

Sin embargo hay que tener en cuenta que el facilitar la interconexión a áreas portuarias tiene un efecto de doble vía, el cual no es necesariamente negativo, pero sí real. Actualmente la dificultad y costos asociados a la interiorización de productos en el país constituyen una barrera natural al comercio, la cual se suma a las barreras arancelarias existentes. En consecuencia, a la vez que se afectan los costos de productos nacionales, se encarece la distribución de productos importados en el país. Por tanto, en la medida en que se desarrollen vías adicionales, se facilitaría el comercio desde y hacia Colombia. Lo anterior, en un ambiente general de desgravación arancelaria futura, resultante de los tratados que han sido o son negociados, simplemente constituiría un reforzamiento de los esfuerzos para lograr los objetivos de los mismos. En otros términos, el desarrollo vial coadyuva la ampliación del ámbito de comercio en el país y desde el país hacia mercados externos. En conclusión, los desarrollos viales planeados y logrados ayudan de una manera muy importante a acercarnos más al objetivo de ser parte activa del gran mercado internacional en una forma eficiente y competitiva.

4. **Infraestructura de Puertos y Aeropuertos, proyectados, financiados y por proyectar. Repercusión en el futuro al comercio exterior.**

Los puertos y los aeropuertos son parte fundamental de la cadena logística requerida para el acceso de nuestros productos a los mercados internacionales. Actualmente, el 85% del comercio exterior de Colombia se moviliza a través de los puertos marítimos y el 15% a través de aeropuertos (principalmente del Aeropuerto El Dorado).

El Gobierno Nacional ha dado prioridad a la evolución de la infraestructura en el sector transporte, no solamente vías (tanto terrestres como férreas) sino además a las áreas portuarias y aeroportuarias.

Con respecto a puertos, mediante la promulgación de la Ley 856 y los Documentos Conpes 3315 y 3342, el gobierno ha identificado una ruta clara a seguir en cuanto a las necesidades del sector portuario, las cuales han sido identificadas con el objetivo de optimizar la infraestructura y operación de los mismos logrando mejoras tangibles en competitividad para el sector exportador y de desarrollo para las regiones portuarias. Dentro de las principales tareas que ya han sido iniciadas, se encuentran: Priorización de la inversión; definición de parámetros y estructuración de comité interinstitucional para la eventual revisión del esquema contractual de concesiones portuarias; evaluación de nuevos proyectos para puertos complementarios; optimización de esquemas institucionales; procedimientos de inspección y seguridad en comercio exterior; identificación y mitigación de problemática social en regiones portuarias; y desarrollo de estándares portuarios de competitividad.

Paralelamente a los trabajos que viene realizando el Gobierno, se espera que, mediante el proceso de revisión del esquema contractual de concesiones portuarias, se logre materializar mejoras en infraestructura, prestación de servicios y aspectos sociales, en las áreas portuarias y sus zonas de influencia. La revisión del esquema contractual estaría orientada a lograr una óptima prestación de servicio en cuanto a tiempos y movimientos de carga, calidad de los servicios prestados de acuerdo con estándares internacionales (por ejemplo tecnología y procesos implementados y utilizados), al mínimo costo, ya que esto es lo que requieren los usuarios de comercio para poder ser competitivos a nivel internacional, tanto desde un punto de vista logístico como de costos.

En lo referente a aeropuertos, el Gobierno Nacional ha constituido un comité al que concurre un amplio espectro de entidades estatales[1], liderado por el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación, para dirigir el proyecto de concesión del aeropuerto El Dorado, el cual es el principal medio aéreo de distribución de carga internacional. Mediante el trabajo que viene siendo realizado por este comité, en conjunto con asesores externos contratados por el Departamento Nacional de Planeación, se adelanta la estructuración de los documentos necesarios para la entrega en concesión de dicho aeropuerto. El objetivo primordial de esta estructuración es lograr, mediante la vinculación de un inversionista y operador privado, el desarrollo de infraestructura aeroportuaria, tanto para el transporte de pasajeros como de carga, que sea de última generación tanto en términos de instalaciones como de logística y de servicios a usuarios, al mínimo costo posible.

Proposición Aditiva

Resultados de la gestión del Ministerio de Comercio en referencia a la recomendación del Conpes 3342.

El Ministerio de Comercio viene participando activamente en los siguientes proyectos, los cuales son esenciales para la facilitación del comercio, tanto en transporte aéreo como marítimo, lo cual responde a la tarea número 12 asignada mediante el Conpes 3342, en lo relacionado con la inspección simultánea.

Inspección simultánea: El Ministerio de Comercio viene trabajando en conjunto con Proexport, quien lidera el tema, la coordinación de entidades públicas para la realización de inspección simultánea.

En cuanto a puertos, el trabajo ya adelantado comprende visitas a los puertos para identificar cuellos de botella en los procedimientos. Como resultado de este análisis se definieron tareas a ser adelantadas por las entidades y por los puertos mismos, las cuales involucran lo siguiente:

– Firma del decreto que posibilite la realización de inspección simultánea en la práctica (modificación a estatuto aduanero).

– Coordinación de las entidades para que el proceso de inspección de exportaciones sea liderado y coordinado por Antinarcóticos y el de importaciones por DIAN. Lo anterior es lo más conveniente teniendo en cuenta que en cada caso la entidad seleccionada es aquella con el mayor porcentaje de selectividad y, por tanto, es quien debe decidir cuándo y dónde se realizan las inspecciones para que las demás entidades confluyan al mismo sitio y hora y se realicen las inspecciones simultáneamente.

– Modificación de horarios de atención al público que estén estandarizados entre las entidades y que garanticen la disponibilidad de funcionarios cuando se requiera.

– Mayor asignación de personal a la operación portuaria (ICA y Secretarías de Salud)

– Por parte de las Sociedades Portuarias, desarrollo de infraestructura para ubicación de las entidades públicas a cargo de la inspección y para adecuar espacios suficientes destinados a la ubicación y centralización de mercancías a ser inspeccionadas.

En cuanto a aeropuertos, se trabajó en conjunto con todas las entidades involucradas en el proceso de inspección y se llevó a cabo un análisis exhaustivo de los procedimientos actuales, identificando las partes de los procesos actuales que impiden la realización de inspecciones rápidas y coordinadas. Los hallazgos se concentraron en dos frentes:

– Falta de coordinación entre las entidades.

– Diferencias en los perfiles de riesgo utilizados para selección.

La conclusión a la que se llegó es que, al igual que en el caso de puertos, el proceso de inspección simultánea para importaciones debe ser liderado por la DIAN y, en el caso de exportaciones, por Antinarcóticos. Las demás decisiones tomadas en relación con la operación portuaria, tales como la expedición de decretos, aplican tanto en el caso de puertos como en el de aeropuertos.

Estas entidades, utilizando su perfil de riesgo, realizan la selección y dan aviso a las demás entidades sobre sitio y momento de la inspección.

Las demás entidades, en el evento de estar interesadas en realizar inspecciones a estas mercancías, deberán acudir a la hora y sitio citados para la realización de una única inspección. Con el fin de que sea posible seleccionar automática y simultáneamente, que sería lo óptimo, sería necesario realizar adecuaciones tecnológicas, especialmente en lo relacionado con conectividad, para construir perfiles de riesgo "comprensivos", es decir que incluyan las características "seleccionables" por parte de todas las entidades. Lo anterior es particularmente importante en el caso de importaciones dado que, para realizar inspecciones adecuadas, puede darse el caso de que un producto que no debe ser inspeccionado por DIAN deba serlo por ICA o Invima y, al no estar en el perfil de riesgo de DIAN, podría no ser inspeccionado. No obstante, la solución planteada sería muy útil para el caso de exportaciones dado que las inspecciones por parte de entidades como ICA e Invima son responsabilidad del exportador, de acuerdo con los requisitos exigidos por los países destino y, por tanto, de su responsabilidad. En consecuencia, las inspecciones pueden ser realizadas por estas entidades simultáneamente con policía antinarcóticos, en el momento en que esta entidad dé aviso de realizar un procedimiento.

Respuestas del Ministro Jorge Humberto Botero a la Proposición 01, suscrita por los Senadores Juan Carlos Martínez y Carlos Moreno de Caro. abril 26 de 2005.

2.1 (a) Si Colombia está a punto de firmar un Tratado de Libre Comercio, ¿cuál es la incidencia del Sistema Portuario Nacional frente al mismo?, y (b) ¿de qué manera ha sido considerado dentro de las discusiones?

(a) El desarrollo y operatividad del sistema de transporte, en general, y portuario, en particular, son de vital importancia para el comercio internacional. Bajo el escenario de la firma del tratado de libre comercio, se prevé que el sistema portuario nacional continúe siendo factor fundamental para el eficaz acceso de los productos nacionales a los mercados internacionales.

---

[1] Aerocivil, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Transporte, DIAN, Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Comercio, entre otras.

El transporte marítimo debe continuar desarrollándose como principal eslabón en la logística de distribución para el comercio exterior, teniendo en cuenta las claras ventajas que presenta:

• Es la manera de transportar mercancías, más segura, menos costosa y más limpia ambientalmente: Una embarcación cargada con una tonelada métrica de bienes navega más lejos y causa menos polución con un galón de combustible que un avión del mismo tonelaje, un tren o un camión. Adicionalmente, las embarcaciones tienen la tasa de accidentalidad (choques o "derrames" de productos) más baja entre las alternativas de transporte.

• Los océanos son las "autopistas marinas" hacia el mundo: Los océanos son críticos para una economía que dependa del comercio. Al ser los puertos los vasos comunicantes con el transporte marítimo, son fundamentales para asegurar que los productos locales estén disponibles rápidamente para los consumidores internacionales y a costos competitivos[1]. Hoy en día, el (85%) del comercio internacional de Colombia se transporta vía marítima y su acceso a los dos mares, y por ende a las dos grandes áreas del comercio y la geografía mundial, es una indiscutible ventaja del país.

• La exportación de "commodities", que son de gran volumen, tales como petróleo, carbón, café y azúcar, sería imposible a costos competitivos, sin las "autopistas marinas".

• Colombia cuenta con una posición privilegiada con respecto a América del Norte, con accesos de muy corto tiempo tanto hacia la costa Este como Oeste: Esta ventajosa posición es óptima tanto para la distribución de productos producidos, localmente, como para llegar a constituirse en nodo de trasbordo o tránsito. En consecuencia, el desarrollo de sistemas portuarios eficientes y de bajo costo para los usuarios es indispensable para la industria nacional y podrían ser de enorme beneficio económico para el país si se llegara a desarrollar, aún más, actividades relacionadas con el comercio exterior tales como desarrollos industriares y de logística, como parte de los sistemas portuarios.

Sin embargo, el desarrollo portuario no es suficiente para garantizar competitividad y progreso de una economía. Los puertos son parte de una infraestructura logística que comprende también la infraestructura vial, el transporte terrestre -tanto por tren como por camión- y la estandarización de todos los procesos y equipos que componen la cadena logística del país.

Por todo lo anterior, en un futuro, se espera que tanto las exportaciones tradicionales como las no tradicionales[2], en particular aquellas de las cuales se espera un gran crecimiento derivado de los tratados internacionales, dependerán en gran medida, en lo referente a su distribución en mercados internacionales, de una adecuada cadena logística.

La operación del sistema portuario tiene una importante y directa incidencia sobre las actividades de los agentes relacionados con el comercio. La competitividad de los productos locales, como ya se expuso, no es determinada por, pero sí depende en un grado importante de la operación portuaria, desde tres puntos de vista, principalmente:

• Los tiempos que toma la carga en arribar, ser procesada y despachada desde el puerto (Tiempos y movimientos): Al ser el sistema portuario una pieza fundamental de la cadena logística necesaria para la distribución de productos, la rapidez y eficiencia en los procedimientos portuarios son indispensables para lograr tiempos y calidad en la distribución acordes con estándares internacionales. En particular, es indispensable asegurar que los procesos seguidos, la tecnología utilizada y la infraestructura disponible aseguren acceso rápido y seguro (terrestre y marítimo), manejo rápido y tecnificado de carga (carga, descarga, movimientos), procesos documentales y de inspección eficientes.

• Los costos derivados de la operación portuaria: Los sistemas portuarios deben contar con inversiones adecuadas y operar de la manera más eficiente posible de manera que los costos derivados para los usuarios sean los mínimos posibles, en un contexto de sana competencia que evite los abusos por posición dominante. Todo esto, con el fin último de garantizar la competitividad de los productos locales en el exterior.

(b) El desarrollo de los sistemas portuarios a nivel internacional se lleva a cabo como inversión conjunta del sector público y privado. Al Gobierno Nacional le corresponde tanto la asignación de recursos, como la generación del entorno institucional y regulatorio que asegure el desarrollo adecuado de los puertos. En este sentido, el Gobierno Nacional ha venido avanzando en varios frentes, algunos de los cuales, a pesar de no referirse específicamente a las operaciones portuarias, sí tienen o tendrán importante incidencia en las mismas y que son parte muy importante de la **Agenda Interna**, la cual está siendo concertada con el fin de fortalecer al país frente a nuevos retos en materia de comercio internacional:

• Definición de procedimientos para asignación de inversión y asignación de recursos (vías de acceso, dragados y profundización, zonas de actividad logística, etc.).

• Minimización de trámites de comercio exterior

• Procedimientos para Inspección simultánea en puertos.

• Agenda de Conectividad.

Mediante la promulgación de la Ley 856 y los Documentos Conpes 3315 y 3342, el gobierno ha identificado una ruta clara a seguir en cuanto a las necesidades del sector portuario, con el objetivo de optimizar la infraestructura y operación, logrando mejoras tangibles en competitividad para el sector exportador y de desarrollo para las regiones portuarias. Dentro de las principales tareas que ya han sido iniciadas se encuentran: Priorización de la inversión, definición de parámetros y estructuración de un comité interinstitucional para la eventual revisión del esquema contractual de concesiones portuarias, evaluación de nuevos proyectos para puertos complementarios, optimización de esquemas institucionales, procedimientos de inspección y seguridad en comercio exterior, identificación y mitigación de problemática social en regiones portuarias y desarrollo de estándares portuarios de competitividad.

2.2 ¿Qué ocurre si en el Puerto de Buenaventura no se realizan las obras necesarias para hacerlo competitivo, de manera que con un canal profundo puedan arribar buques de alto calado?

Las obras necesarias para hacer el puerto de Buenaventura competitivo comprenden requerimientos de inversión por parte del sector público tales como vías de acceso, dragados y acompañamientos en otros proyectos portuarios y por parte del sector privado en cuanto a mejoras de infraestructura, equipos y tecnología. Sumado a lo anterior, es indispensable que los costos asociados a la prestación del servicio se encuentren dentro de rangos considerados competitivos a nivel internacional.

Las mejoras en el Puerto de Buenaventura han sido importantísimas, los tiempos de procedimientos, así como las tarifas actuales, han derivado en mejoras tangibles en competitividad de los usuarios de comercio exterior y es incuestionable el avance. Sin embargo, los puertos en general están operando en un contexto global que era impredecible y que hoy en día los lleva a competir directamente con terminales portuarias a nivel mundial. El Pacífico se ha transformado en el centro de operaciones navieras del mundo.

Las potencias asiáticas, anteriormente lideradas por Japón, ven hoy día el surgimiento de naciones milenarias como China e India. Estos dos gigantes están trasformando el mundo del comercio internacional, y lo están haciendo, con calidad, conocimiento, estándares y una infatigable dedicación a mejorar a todo nivel. Su competitividad ha subido la vara y bajo estos nuevos estándares es bajo los cuales Buenaventura se tiene que juzgar.

Entendemos, por ejemplo, que la eliminación de rutas de ciertas navieras al puerto de Buenaventura, responden más al no cumplimiento

---

[1] En Estados Unidos, las exportaciones han sido responsables por una tercera parte del crecimiento económico durante la última década. El transporte marítimo moviliza el 95% del comercio por peso y el 75% por valor.

[2] Frutas y hortalizas, textiles, etc.

de eficiencia en cuanto a parámetros internacionales de servicio (tales como tiempos de espera de los buques) que a las necesidades de calado. Navieras que cuentan como destino Chile, optan por no detenerse en Buenaventura, al parecer debido a las demoras a los buques para carga y descarga, lo cual es el resultado de insuficiencias en materia tecnológica o de operación y logística, que impiden una rápida movilización de la carga o la comunicación eficiente con los buques u otros puertos.

Por otra parte, ciertas demoras en el manejo o "handling" de la carga, pueden darse como resultado de falta de eficiencia en la operación de entidades del Estado que tienen a cargo los procesos de inspección de la carga o de procesamiento, verificación y aprobación de documentación relacionada con el comercio exterior[3]. Ello genera demoras relacionadas con exceso y poca eficiencia de trámites de comercio exterior. Por esto el Ministerio está liderando proyectos como la inspección única en puertos, la ventanilla única para el comercio exterior y las modificaciones al Plan Vallejo, temas en los cuales se han logrado avances importantes en beneficio de una operación eficiente. Es decir, la mayor competitividad del puerto corresponde a acciones conjuntas tanto de sector público como del sector privado. Es por esto que, si bien es cierta la imperiosa necesidad de realizar inversiones públicas, es igualmente o aún más importante concentrarse en aquellas que, posiblemente a bajo costo, repercutan en importantes y rápidos beneficios para la operación.

A nivel internacional, por ejemplo, se discuten y se dan avances constantes en temas tecnológicos[4] de gran impacto en la competitividad y productividad de los puertos, que inciden de forma muy importante en los indicadores de servicio (tiempos y calidad el servicio) y en la reducción de costos. Frente a los parámetros y estándares de servicio internacionales es que se puede medir la competitividad de los puertos locales realmente.

Por todo lo anterior, es de vital importancia para la competitividad del puerto lograr avances, además de aquellos centrados en infraestructura física (dragados, vías de acceso, instalaciones en el puerto mismo, parqueos, etc.), en otros temas tales como:

• Mejoras en procedimientos y logística.

• Mejoras en sistemas y tecnología.

• Mejoras en procedimientos de inspección y coordinación y mayor conectividad para entidades públicas.

• Desarrollo de zonas logísticas e industriales de apoyo al comercio internacional.

• Mejoras en la logística del transporte terrestre y la estandarización de este.

Lo anterior se logra mediante la ejecución del presupuesto comprometido por el gobierno, el cumplimiento de los privados con sus compromisos adquiridos mediante los contratos, ajustes a estos últimos para asegurar el cumplimiento de estándares de calidad de servicio a nivel internacional, y análisis y desarrollo de nuevos proyectos que generen competencia y se traduzcan en beneficios para los usuarios en cuanto a áreas de prestación de servicio, calidad de servicio y costos asociados a la prestación de los mismos. El cumplimiento de lo planteado anteriormente, garantizaría mejoras tangibles en la competitividad del puerto.

2.3 **¿Cuáles serían las necesidades portuarias del país por región o conjuntamente frente a las negociaciones del TLC?**

Asesores contratados por el Departamento Nacional de Planeación realizaron un ejercicio de proyección de evolución de demanda en puertos bajo diferentes escenarios. A continuación se incluyen apartes de dicho estudio, que explica cuáles serían las necesidades portuarias del país por región frente a las negociaciones. Se toma como base este documento, considerando que es el trabajo más fundamentado, con el que se cuenta a este respecto hasta el momento.

Con respecto a los pronósticos de carga, el Estudio incluye la siguiente aclaración:

"Debe tenerse en cuenta, a la hora de realizar y analizar un pronóstico de carga, la volatilidad de las tendencias en el "negocio" marítimo y portuario, con todas sus variables centradas en la integralidad logística y las cadenas de suministro colaborativas, condicionadas por los diferentes inputs de demanda y preferencias o tendencias económicas de cada uno de los eslabones de dichas cadenas.

Resulta patente, entonces, la dificultad en pronosticar la magnitud y la duración de la demanda acumulada hasta alcanzar un nivel de equilibrio relativamente estable en un marco con tantas variables como es el intercambio comercial internacional actual integrado en unas tendencias claras hacia la globalización del comercio y el transporte y con el trasfondo de posibles modificaciones en los escenarios interregionales, que pueden ser modificados, en cualquier momento, por acuerdos políticos, económicos y comerciales[5]".

Por otra parte aclara que existen factores de competencia que afectan la demanda de cada uno de los puertos analizados: "La actividad portuaria de los puertos Colombianos muestra con claridad que cada uno de ellos dispone de sus propios yacimientos de mercado y no compiten entre sí por el tráfico disponible: Santa Marta se identifica con los graneles sólidos y el carbón; Barranquilla es una Terminal claramente multipropósito y puerto substituto para la costa Caribe; Cartagena viene desarrollando una vocación claramente asociada al movimiento de contenedores con grandes expectativas en el negocio del trasbordo, con el riesgo implícito de la altísima competición entre los puertos del Caribe, Centroamérica y las Antillas en proceso casi explosivo de expansión; Buenaventura es el puerto azucarero, cafetero y granelero del país con los suministros a la región Andina colombiana en sus hombros y con una participación discretamente creciente en el negocio del trasbordo, y Tumaco, finalmente, que sigue siendo un puerto de cabotaje petrolero y que no ha podido ir a más por su condición casi marginal en relación con los otros puertos concesionados a las Sociedades Portuarias Regionales.

La razón de todo esto: La logística interna y sus costos. Buenaventura es el puerto natural de un polígono irregular imaginario cuya línea en el norte une a Bogotá con Medellín y llega en el sur hasta la frontera con Ecuador, dentro del cual los costos internos óptimos de transporte están estrechamente vinculados con dicho puerto. Los puertos Caribeños atienden sus demandas locales y compiten, de cierta manera, por el mercado de Bogotá, norte de Antioquia y los Santanderes.

No obstante lo anterior, las ineficiencias motivadas por incidentes en el transporte marítimo –caso Barranquilla– y en el terrestre –caso Buenaventura– imponen ajustes en los destinos de los productos que inicialmente debieran llegar a esos puertos".

---

3 En los trabajos que se vienen adelantando en este sentido se han identificado necesidades tales como incremento en personal para las entidades, unificación y extensión de horarios de servicio, coordinación en las actividades de inspección, necesidad de mayor conectividad (capacidad de compartir o tener bases de datos comunes entre las entidades públicas), necesidad de mejoras en infraestructura para ubicación de dichas entidades, entre otras.

4 • Sistemas automatizados para acceso ("gates") a los puertos.

• Sistemas para mejoras en seguridad: Concentrados en diseño de planos portuarios y medidas operacionales, con base en distribución de tráfico de mercancías. Los sistemas se enfocan en la (i) identificación de riesgos, (ii) valoración de riesgos y análisis de su grado de aceptabilidad y (iii) evaluación costo-beneficio de reducirlos, todo lo anterior frente a la operación de navíos, las características portuarias, el medio ambiente (por ejemplo clima) y la organización al interior del puerto y de navíos, entre otros.

• Sistemas de información geográfica para respuestas ante eventos que generen polución: Enfocados en la identificación de zonas propensas a riesgos, determinación de planes de protección, identificación de especies que pueden ser afectadas, medición de zonas costeras, estructuración de estrategias de respuesta y de operaciones de limpieza, manejo de información en temas ambientales, etc.

• Sistemas de manejo de información batimétrica.

• Sistemas para la planeación de recursos de empresas (Enterprise Resource Planning - ERP): definidos como definición de funciones de despacho y seguimiento antomatizado para la planeación (cronogramas) de recursos ("automated dispatch and tracking functions, which schedule resources") tales como navíos, pilotos, tripulaciones, contenedores, carga, servicios y elaboración de récords relacionados con estos eventos. Lo anterior es útil como base de datos para futura planeación de operación, finanzas, mercadeo, etc.

5 Departamento Nacional de Planeación. Fortalecimiento del Esquema Contractual de Puertos Marítimos. Informe 2 - Versión final, octubre 2004.

Habiendo hecho estas precisiones, se enuncia a continuación un resumen de los principales resultados obtenidos (ver Anexo 1 para explicación detallada de cada escenario):

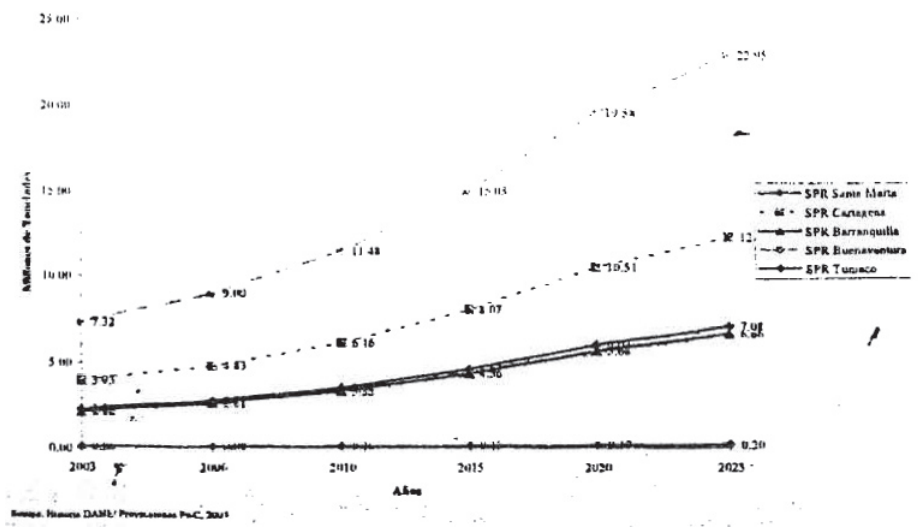
"Escenario 1: Proyecciones según tendencia del comercio exterior por familia de productos.

Tabla número12. Proyección de carga-Escenario Comercio Exterior PwC.

Escenario Comex por Familias (PwC)	Tráfico Portuario (Millones de Toneladas)					
	2003	2006	2010	2015	2020	2023
SPR Santa Marta	2.26	2.77	3.54	4.63	6.04	7.08
SPR Cartagena	3.93	4.83	6.16	8.07	10.51	12.31
SPR Barranquilla	2.12	2.61	3.33	4.36	5.68	6.66
SPR Buenaventura	7.32	9.00	11.48	15.03	19.58	22.95
SPR Tumaco	0.06	0.08	0.10	0.13	0.17	0.20

Fuente: Historia DANE, Proyecciones PwC

Figura número 1. Proyección de carga - Escenario comercio exterior PwC



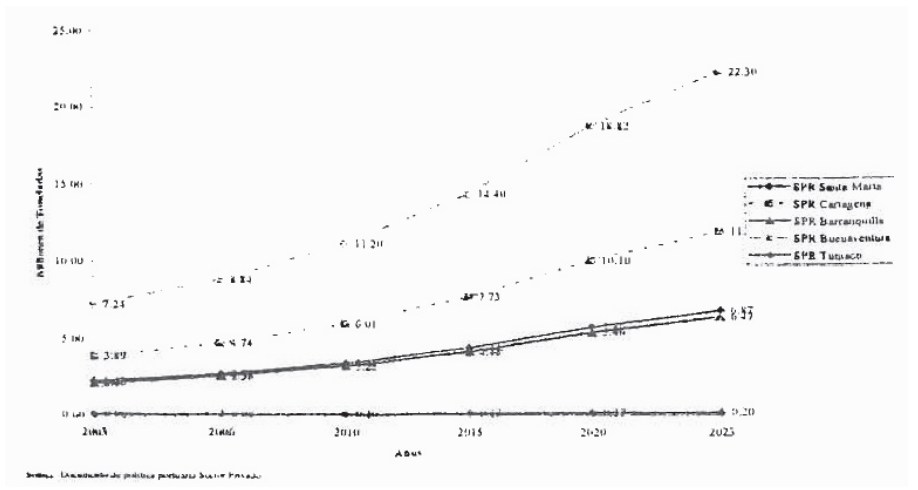
Escenario 2. Proyección de carga según "Proyección Efecto del ATPDEA y TLC en exportaciones colombianas a EE. UU." (Escenario Sector Privado).

Tabla N° 13. Proyección de carga - Escenario Sector Privado.

Escenario ATPDEA (Sector Privado)	Tráfico Portuario (Millones de Toneladas)					
	2003	2006	2010	2015	2020	2023
SPR Santa Marta	2.23	2.72	3.45	4.44	5.80	6.87
SPR Cartagena	3.89	4.74	6.01	7.73	10.10	11.96
SPR Barranquilla	2.10	2.5	3.25	4.18	5.46	6.47
SPR Buenaventura	7.24	8.84	11.20	14.40	18.82	22.30
SPR Tumaco	0.06	0.08	0.10	0.13	0.17	0.20

Fuente: Historia DANE, Proyecciones PwC3

Figura número 2. Proyección de carga - Escenario sector privado



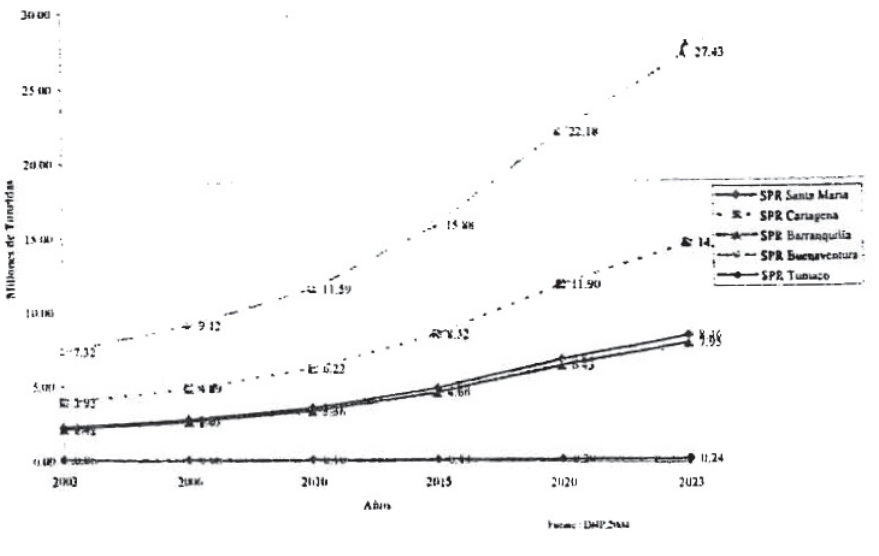
Escenarios 3: Proyecciones de carga según los escenarios de comercio con EE. UU. en el Modelo GTAP (Global Trade Analysis Project) suministrado por DNP (Escenarios Sector Público).

Tabla número 14. Proyección de carga - Escenario DNP - ATPDEA

Escenario DNP - ATPDEA	Tráfico Portuario (Millones de Toneladas)					
	2003	2006	2010	2015	2020	2023
SPR Santa Marta	2.26	2.81	3.57	4.89	6.84	8.46
SPR Cartagena	3.93	4.89	6.22	8.52	11.90	14.72
SPR Barranquilla	2.12	2.65	3.36	4.60	6.43	7.95
SPR Buenaventura	7.32	9.12	11.59	15.88	22.18	27.43
SPR Tumaco	0.06	0.08	0.10	0.14	0.20	0.24

Fuente: Historia DANE, Proyecciones PwC

Figura número 3. Proyección de carga - Escenario DNP - ATPDEA



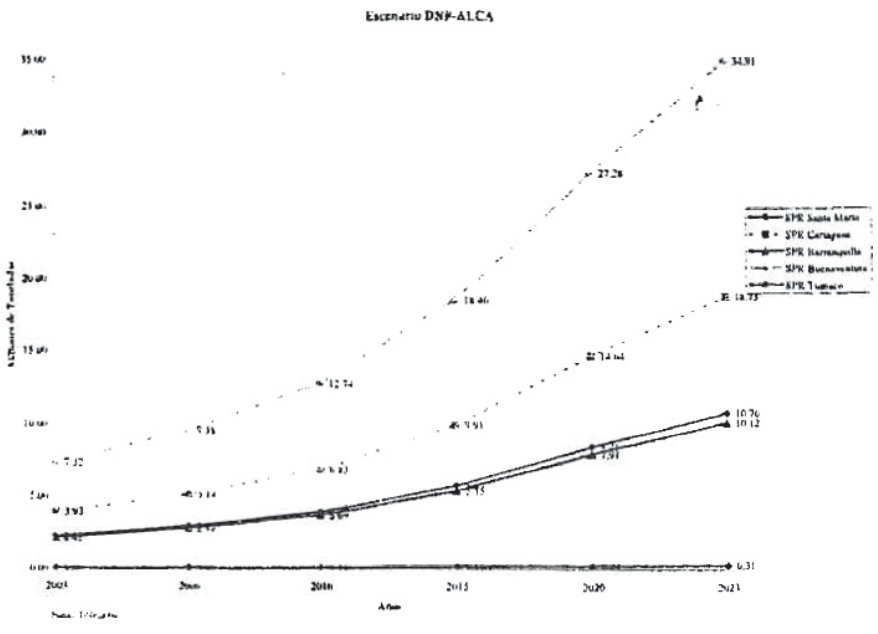
El segundo con los crecimientos esperados al participar del ALCA:

Tabla número 15. Proyección de carga - Escenario DNP - ALCA

Escenario DNP - ALCA	Tráfico Portuario (Millones de Toneladas)					
	2003	2006	2010	2015	2020	2023
SPR Santa Marta	2.26	2.95	3.93	5.69	8.41	10.76
SPR Cartagena	3.93	5.14	6.83	9.91	14.64	18.73
SPR Barranquilla	2.12	2.78	3.69	5.35	7.91	10.12
SPR Buenaventura	7.32	9.58	12.74	18.46	27.28	34.91
SPR Tumaco	0.06	0.08	0.11	0.16	0.24	0.31

Fuente: Historia DANE, Proyecciones PwC.

Figura número 4. Proyección de carga - Escenario DNP - ALCA



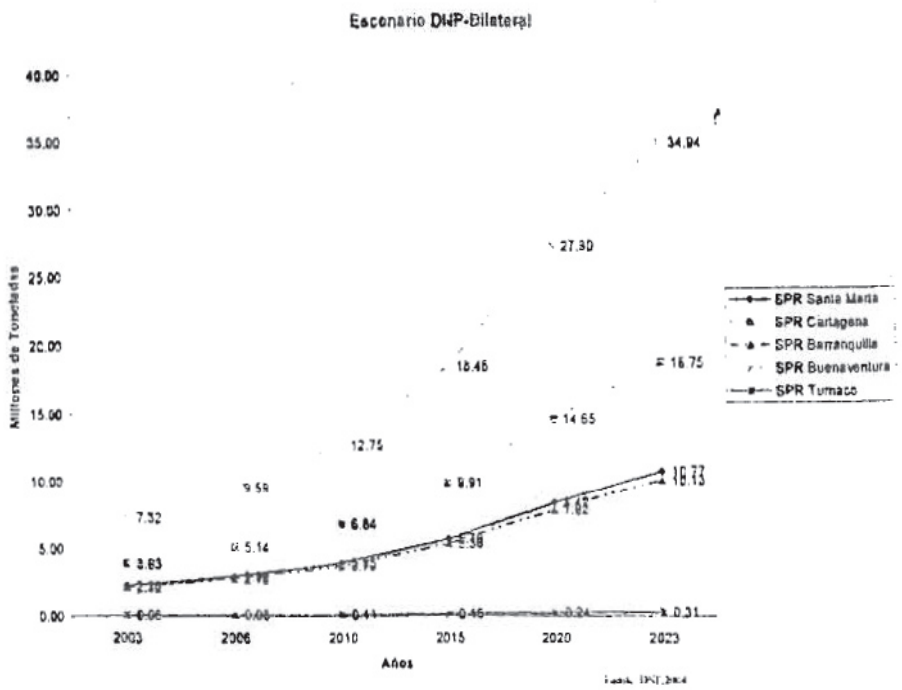
El tercero con los crecimientos esperados con la participación en el acuerdo Bilateral con EE. UU:

Tabla número16. Proyección de carga - Escenario DNP - Bilateral

Escenario DNP - Bilateral	Tráfico Portuario (Millones de Toneladas)					
	2003	2006	2010	2015	2020	2023
SPR Santa Marta	2.26	2.96	3.93	5.70	8.42	10.77
SPR Cartagena	3.93	5.14	6.84	9.91	14.65	18.75
SPR Barranquilla	2.12	2.78	3.70	5.36	7.92	10.13
SPR Buenaventura	7.32	9.59	12.75	18.48	27.30	34.94
SPR Tumaco	0.06	0.08	0.11	0.16	0.24	0.31

Fuente: Historia DANE, Proyecciones PwC.

Figura número 5 Proyección de carga - Escenario DNP - Bilateral

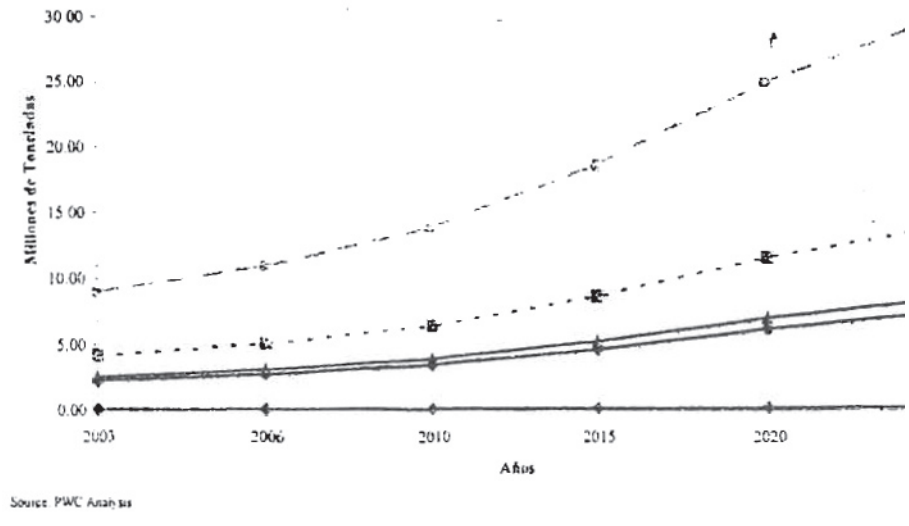


Escenario: Relación dos veces el PIB

Tabla número17. Proyección de carga - Escenario Relación 2 veces el PIB

Escenario 2 veces PIB	Tráfico Portuario (Millones de Toneladas)					
	2003	2006	2010	2015	2020	2023
SPR Santa Marta	2.27	2.76	3.48	4.66	6.24	7.43
SPR Cartagena	4.21	5.13	6.47	8.66	11.60	13.81
SPR Barranquilla	2.56	3.12	3.94	5.27	7.05	8.40
SPR Buenaventura	9.03	11.00	13.89	18.59	24.88	29.63
SPR Tumaco	0.08	0.10	0.12	0.16	0.22	0.26

Figura N° 6. Proyección de carga - Relación 2 veces el PIB.

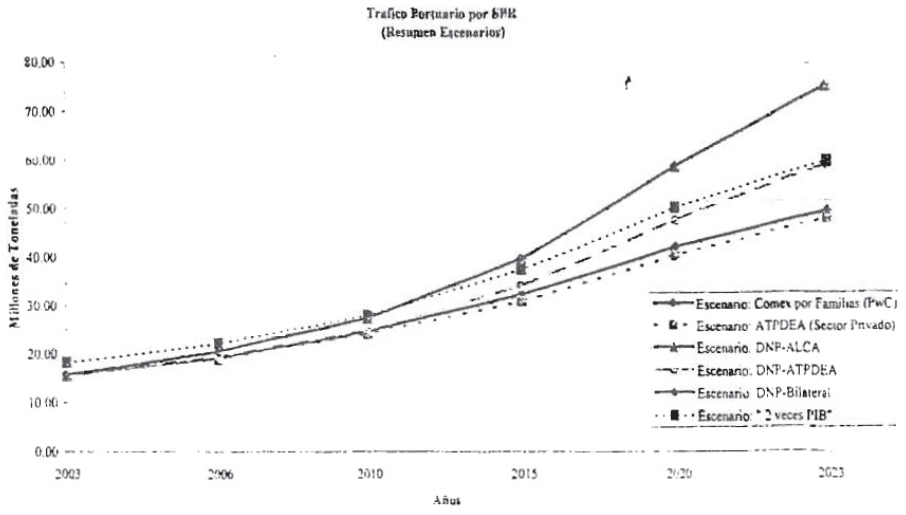


Source: PWC Analysis

Selección del escenario probable

Se considera como escenario medio, aquel que después de un análisis conjunto de todos los escenarios realizados, bajo criterio del consultor resume, promedia y estima conservadoramente el comportamiento de las cargas marítimas que pudiese acercarse más a la realidad futura, teniendo en cuenta el techo y piso encontrados del análisis conjunto.

Figura N° 7. Consolidado de escenarios



Fuente: Proyecciones PwC

De acuerdo a lo anterior, en opinión de los Consultores, el escenario más acorde a las tendencias actuales de comercio exterior es el Escenario 1, que describe la proyección realizada por PwC de las familias. Por esta razón utilizaremos este escenario durante el estudio como el referente para las proyecciones de los ingresos de las SPR en análisis incluidos en posteriores capítulos[6]".

Con base en el estudio realizado por el DNP, se puede concluir que bajo cualquier escenario el Puerto de Buenaventura continuará siendo, aún en el largo plazo, parte fundamental de la cadena de transporte y logística del país y, por tanto, de gran incidencia para la competitividad de los productos nacionales.

2.4 **¿Qué representa Buenaventura para el país frente al TLC?**

Frente al TLC, el puerto de Buenaventura representa el puerto de salida de entre el 40% y 45% de la carga total generada para exportación por el país en contenedores y el 35% de carga de carácter general (cuenta con una participación mínima en carga a granel seco y líquido de exportación) y aproximadamente el 40% del total de importaciones[7]. (Ver anexo 2). Adicionalmente, por su ubicación, cuenta con una ventaja natural de acceso hacia la costa oeste de los Estados Unidos y Asia, regiones de enorme interés para el desarrollo del comercio internacional de Colombia.

Buenaventura, se espera siga siendo la puerta de salida para todos aquellos productos que actualmente tienen y que se espera continúen teniendo una importante participación en el sector exportador, en particular, aquellos productos nuevos que, por su origen en centros de producción y por logística de transporte, puedan ser distribuidos desde este importante puerto[8]. Es importante recalcar que se espera que parte importante de la demanda nueva adicional provenga de aquellos productos que hoy, a pesar beneficiarios del ATPA, y que ya cuentan con beneficios arancelarios, no se han podido desarrollar en materia de exportaciones,

---

6 Departamento Nacional de Planeación. Fortalecimiento del Esquema Contractual de Puertos Marítimos, Informe 2 - Versión Final Págs. 11-19. Octubre 2004.

7 Con respecto a las importaciones, a través de Buenaventura circula principalmente contenedores (45-58%), Granel Seco (45-50%), y en menor porcentaje graneles líquidos (15-16%) y carga de carácter general (17%).

8 Las ventajas competitivas se centran en textiles y confecciones, cuero y calzado, productos alimenticios (aceites), joyas y artículos conexos, barro, loza, porcelana, pesca y petróleo. Además se espera que se produzcan incrementos en la exportación de azúcar, cemento, cal y yeso, molinería, cacao, chocolate y confitería, frutas y legumbres.

al enfrentar barreras no arancelarias (en 75% de productos agrícolas y 25% de bienes industriales, siendo afectados en particular los textiles y las frutas y verduras). Dado que uno de los principales objetivos del Tratado de Libre Comercio a ser firmado es lograr la reducción o eliminación de este tipo de barreras, este tipo de productos podrá beneficiarse de manera importante de las negociaciones y, en consecuencia, imponer demandas adicionales a la infraestructura de transporte y, en particular, portuaria del país.

Adicionalmente, Buenaventura representa un enorme potencial de desarrollo como centro de logística e industrial. La región, por la existencia del puerto y por su ubicación, permitiría desarrollar complejos industriales (tales como parques industriales o tecnológicos) y el desarrollo de "clusters", centros integrados de servicios. Lo anterior comprende servicios relacionados con la consolidación y desconsolidación de carga, actividades de valor agregado, áreas de almacenamiento, servicios de mantenimiento de contenedores, actividades y servicios relacionados con transporte por carreteras, centros de parqueo de camiones y de servicio para estos vehículos, servicios a empresas relacionadas con comercio internacional, centro de almacenaje y distribución de importaciones con destino a mercado nacional, plataforma logística para exportaciones (frigoríficos), etc.

En términos generales se espera que Buenaventura continúe siendo una pieza clave en el desarrollo del comercio exterior y que se especialice en actividades directamente relacionadas con el comercio, tomando provecho de la mayor dinámica generada a raíz de las negociaciones del tratado de libre comercio, que beneficien el crecimiento económico del país y más aún el desarrollo económico y social de la región.

ANEXO 1

"Escenario 1: Proyecciones según tendencia del comercio exterior por familia de productos.

Se compró información en el DANE con la historia de exportaciones e importaciones para el período 1993-2002 por capítulo arancelario, cuya fuente especificada es DIAN (Departamento de Impuestos y Aduanas Nacionales).

En el caso de las Importaciones se contó con 98 capítulos arancelarios y en el de las exportaciones con 97 por cada año del periodo analizado. Se procedió a agrupar los capítulos arancelarios en familias de productos relacionados por su naturaleza.

Una vez organizadas las secuencias históricas por familias se hallaron los crecimientos anuales para el período histórico objeto de análisis (1993-2002). Se calculó el promedio simple del crecimiento por grupos de familias eliminando los picos o puntos extremos de comportamiento superior e inferior dentro de los rangos de crecimiento de cada grupo.

Proyección de carga por familia (Escenario calculado por PwC).

Por disponibilidad de información se tomó como año base de proyección el año 2002.

Proyecciones 2003-2007.

En este período de 5 años se proyectaron las cargas manteniendo el promedio de crecimiento calculado según la explicación anteriormente otorgada, durante estos primeros 5 años.

Proyecciones 2008-2011

En este período de 4 años se tomó como crecimiento de cargas por familias el crecimiento consolidado del comercio exterior promedio de las proyecciones del año 2003 al 2007 menos un punto porcentual (que en promedio resulta en un 6%).

Proyecciones 2012-2023

En este período se utiliza el promedio de crecimiento total del comercio exterior histórico presentado en el período de 20 años comprendido entre el año 1980 y el 2002 según la balanza comercial para Colombia publicada por DANE-DIAN en la página Web de DANE.

Como resultado el total de la sumatoria de las proyecciones del movimiento de carga por familia, origina el movimiento total proyectado de las cargas de comercio exterior en el período 2003-2023. Para estimar el total de la carga de Comercio exterior que se moviliza por los puertos, se toma el porcentaje de carga marítima del año 2002 sobre el total de comercio exterior para el mismo año y se trabaja con la premisa que este porcentaje se mantendrá más o menos igual durante el horizonte de proyección. A este total resultante se le calculan los crecimientos para el período de análisis y se aplican al total de carga portuaria movilizada del 2002 tomada como base de información (suministrado por la Superintendencia de Puertos).

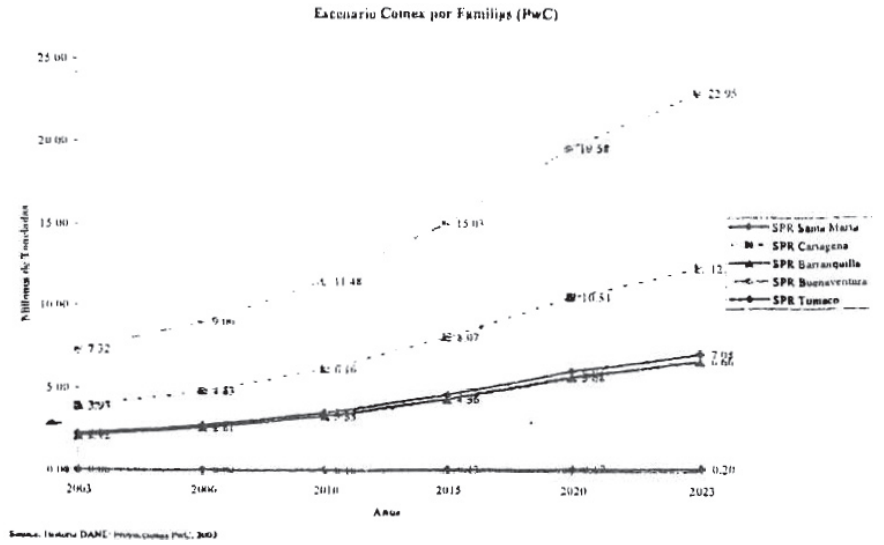
Una vez proyectada la carga portuaria movilizada de todos los puertos, se procede a aplicar este movimiento proporcionalmente a cada uno de los puertos tomando como base la participación promedio del movimiento de carga de cada uno de ellos en el total de los años 2001 del año base 2002, manteniéndola en el horizonte de proyección y sin contemplar cambios significativos en la contribución de cada uno en el total.

Tabla número 12. Proyección de carga - Escenario comercio exterior PwC

Escenario Comex por Familias (PwC)	Tráfico Portuario (Millones de Toneladas)					
	2003	2006	2010	2015	2020	2023
SPR Santa Marta	2.26	2.77	3.54	4.63	6.04	7.08
SPR Cartagena	3.93	4.83	6.16	8.07	10.51	12.31
SPR Barranquilla	2.12	2.61	3.33	4.36	5.68	6.66
SPR Buenaventura	7.32	9.00	11.48	15.03	19.58	22.95
SPR Tumaco	0.06	0.08	0.10	0.13	0.17	0.20

Fuente: Historia DANE, Proyecciones PwC.

Figura número 1. Proyección de carga - Escenario comercio exterior PwC



Escenario 2: Proyección de carga según "Proyección Efecto del ATPDEA y TLC en exportaciones colombianas a EE. UU." (Escenario sector privado).

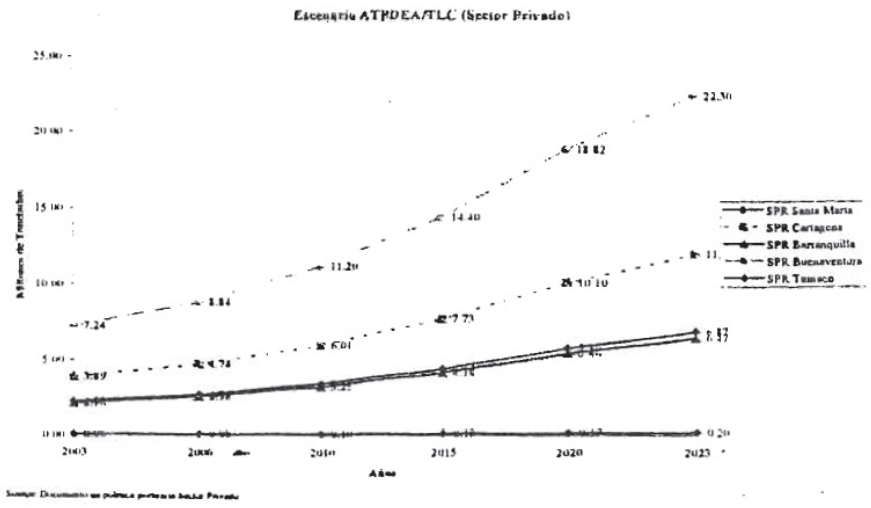
Tomando como base las series históricas de movimiento de comercio exterior (consolidado de exportaciones e importaciones) de los grupos de familia de productos clasificados según información base del DANE, se aplicó sobre el año base 2002 el crecimiento de las proyecciones de exportaciones (en kilogramos) suministradas en el documento de Política Portuaria el cual recopiló las principales conclusiones del Foro Internacional Portuario realizado en noviembre de 2003. Para esto se homologaron las clasificaciones de productos trabajado por PwC y las del documento de proyecciones de la fuente mencionada. Es importante mencionar que las proyecciones del ATPDEA y TLC se refieren a exportaciones a Estados Unidos, sin embargo para efectos del escenario los crecimientos se aplicaron con una perspectiva global y consolidada para exportaciones e importaciones. Los crecimientos de la carga por familias a su vez originaron crecimientos del total de la carga de comercio exterior. Los crecimientos del total de carga, una vez más en este escenario, se distribuyeron proporcionalmente a cada puerto según su promedio de participación en el total de carga marítima movilizada para los años 2001 y 2002.

Tabla número 13. Proyección de carga - Escenario sector privado.

Escenario APTDEA (Sector Privado)	Tráfico Portuario (Millones de Toneladas)					
	2003	2006	2010	2015	2020	2023
SPR Santa Marta	2.23	2.72	3.45	4.44	5.80	6.87
SPR Cartagena	3.89	4.74	6.01	7.73	10.10	11.96
SPR Barranquilla	2.10	2.56	3.25	4.18	5.46	6.47
SPR Buenaventura	7.24	8.84	11.20	14.40	18.82	22.30
SPR Tumaco	0.06	0.08	0.10	0.13	0.17	0.20

Fuente: Historia DANE, Proyecciones PwC3.

Figura número 2. Proyección de carga - Escenario sector privado



Escenario 3: Proyecciones de carga según los escenarios de comercio con EE. UU, en el Modelo GTAP (Global Trade Análisis Project) suministrado por DNP (Escenario Sector Público).

Se ha tomado como base para los tres escenarios de proyección de carga el documento "Efectos de un acuerdo bilateral de libre comercio con Estados Unidos" de María Isabel Agudelo con fecha de julio 16 de 2003, publicado por DNP (Departamento Nacional de Planeación) en su página web. En el documento en mención se publica el resumen de los efectos sobre la economía colombiana como resultado de la participación de la nación en los diferentes acuerdos de comercio internacional con Estados Unidos y de los cuales se extractaron los cambios (%) en las exportaciones e importaciones en los escenarios de acuerdos Bilateral, ATPDEA y ALCA.

Para esto se tomó como base la progresión del total de comercio exterior de importaciones y exportaciones del período 1993-2002 y el resultado de la proyección de comercio exterior según las tendencias de familias de productos hasta el año 2005, y se estimó que a partir del año 2006 se comenzarían a presentar los efectos de cada uno de estos tratados. En el documento base se encontró un porcentaje fijo de cambio de importaciones y exportaciones para cada acuerdo comercial, que de acuerdo a lo indagado con personal de DNP, debe ser interpretado como los puntos porcentuales adicionales a la tendencia que se originarían en el primer año de impacto, recuperando en los siguientes la tendencia anterior. Con base en estas consideraciones se aplicó como cambio, el promedio del crecimiento desde 1999 hasta el año 2005 más el cambio porcentual especificado en el documento fuente para el año 2006 y del año 2007 hasta el año 2023 sigue con la tendencia de crecimiento que llevaba hasta el 2005 (es decir el promedio de crecimientos del año 1993 hasta 2005). Es de notar que el período 2003-2005 corresponde a las proyecciones de comercio exterior resultantes del análisis de crecimientos de comercio de familias de productos para importaciones y exportaciones propuesto por PwC y cuya metodología se explicó anteriormente en este mismo capítulo.

Al igual que en los escenarios anteriores la carga marítima se estimase tomando el porcentaje de carga marítima del año 2002 sobre el total de comercio exterior para el mismo año y se trabaja con la premisa que este porcentaje se mantendrá fijo durante el horizonte de proyección. A su vez la participación de cada uno de los puertos en la carga marítima proyectada se estimó distribuyendo proporcionalmente en cada puerto según su promedio de participación en el total de carga marítima movilizada para los años 2001 y 2002.

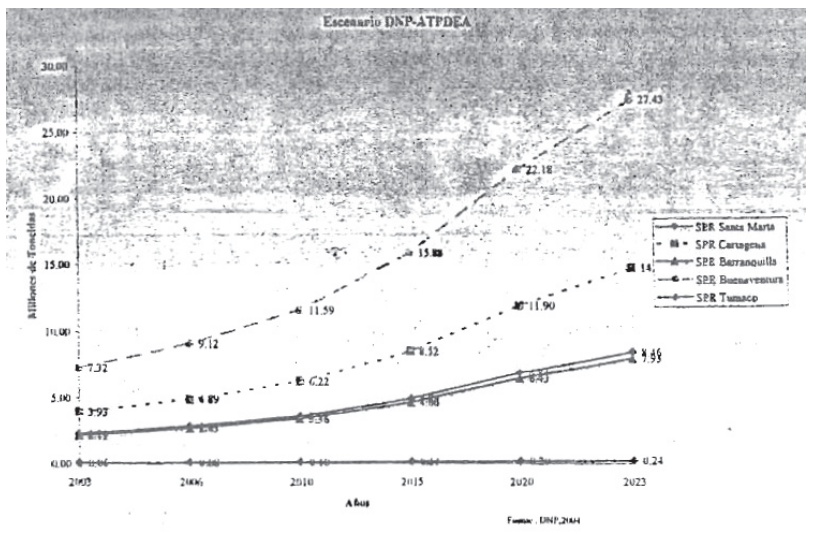
Estos porcentajes de crecimiento nos permitieron obtener 3 subescenarios: El primero con los crecimientos esperados en el acuerdo ATPDEA.

Tabla número14. Proyección de carga - Escenario DNP - ATPDEA.

Escenario ATPEA	Tráfico Portuario (Millones de Toneladas)					
	2003	2006	2010	2015	2020	2023
SPR Santa Marta	2.26	2.81	3.57	4.89	6.84	8.46
SPR Cartagena	3.93	4.89	6.22	8.52	11.90	14.72
SPR Barranquilla	2.12	2.65	3.36	4.60	6.43	7.95
SPR Buenaventura	7.32	9.12	11.59	15.88	22.18	27.43
SPR Tumaco	0.06	0.08	0.10	0.14	0.20	0.24

Fuente: Historia DANE, Proyecciones PwC.

Figura número 3. Proyección de carga - Escenario DNP-ATPDEA



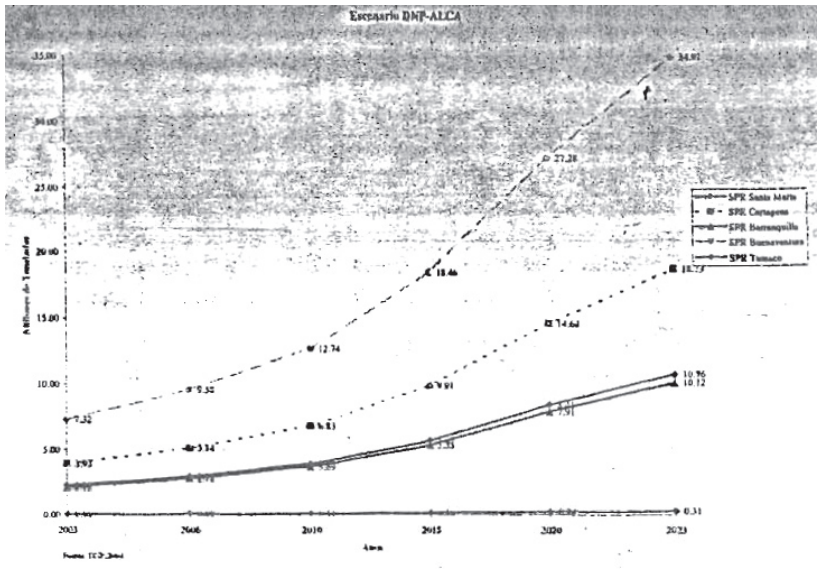
El segundo con los crecimientos esperados al participar del ALCA:

Tabla número15, Proyección de carga - Escenario DNP - ALCA

Escenario DNP-ALCA	Tráfico Portuario (Millones de Toneladas)					
	2003	2006	2010	2015	2020	2023
SPR Santa Marta	2.26	2.95	3.93	5.69	8.41	10.76
SPR Cartagena	3.93	5.14	6.83	9.91	14.64	18.73
SPR Barranquilla	2.12	2.78	3.69	5.35	7.91	10.12
SPR Buenaventura	7.32	9.58	12.74	18.46	27.28	34.91
SPR Tumaco	0.06	0.08	0.11	0.16	0.24	0.31

Fuente: Historia DANE, Proyecciones PwC.

Figura número 4. Proyección de carga - Escenario DNP - ALCA.



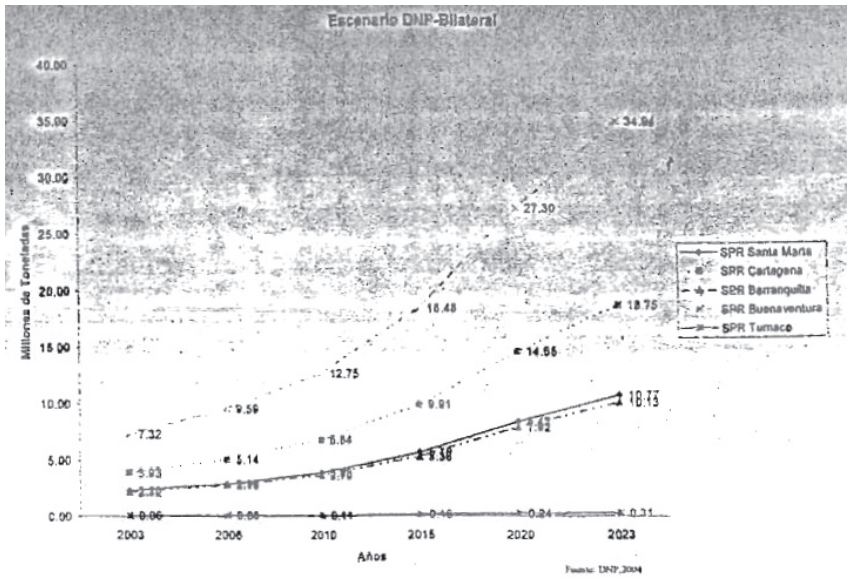
El tercero con los crecimientos esperados con la participación en el acuerdo Bilateral con EE. UU.:

Tabla número 16. Proyección de carga - Escenario DNP - Bilateral

Escenario DNP-Bilateral	Tráfico Portuario (Millones de Toneladas)					
	2003	2006	2010	2015	2020	2023
SPR Santa Marta	2.26	2.96	3.93	5.70	8.42	10.77
SPR Cartagena	3.93	5.14	6.84	9.91	14.65	18.75
SPR Barranquilla	2.12	2.78	3.70	5.36	7.92	10.13
SPR Buenaventura	7.32	9.59	12.75	18.48	27.30	34.94
SPR Tumaco	0.06	0.08	0.11	0.16	0.24	0.31

Fuente: Historia DANE, Proyecciones PwC.

Figura número 5. Proyección de carga - Escenario DNP - Bilateral



Escenario 4: Relación dos veces el PIB

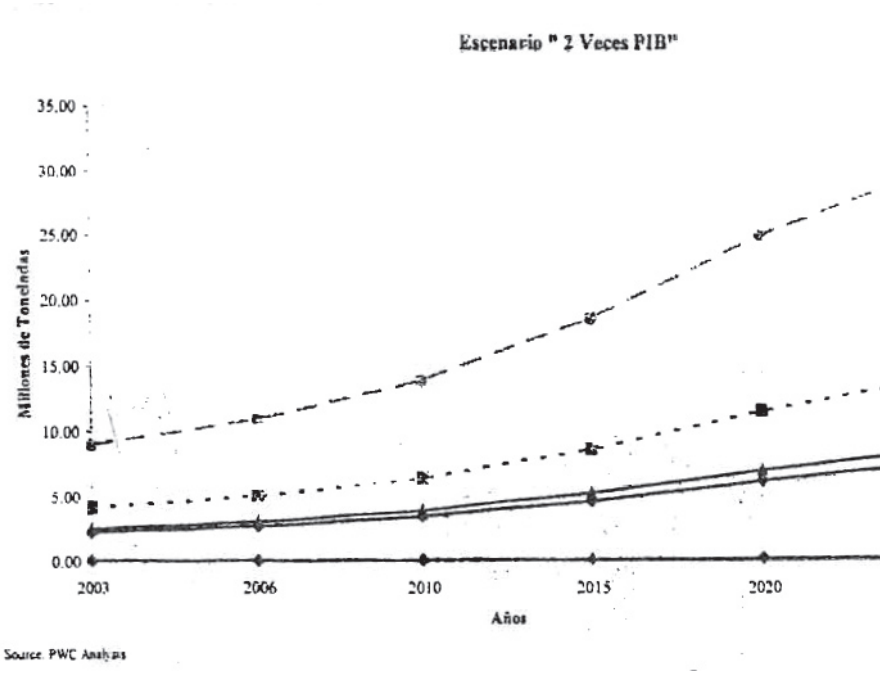
Este escenario define la evolución de la demanda de cada una de las SPR, a una relación 2 a 1 con la variación anual del PIB colombiano, es decir, que para este escenario, el tráfico de carga de cada una de las SPR, para los próximos años, tendrá una variación en dos veces el PIB. Para esta relación se tomó como base un crecimiento del PIB para el 2004 de 3.40%, para el 2005 3.80% y del 2006 en adelante sostenido en 3.0% durante el horizonte de proyección por criterio de PwC según comportamiento histórico de los últimos 20 años, esta base se tomó como un promedio de las proyecciones de las siguientes fuentes para el año 2003 y 2004: CS First Boston, Deutsche Bank, Goldman Sachs, IDEAGlobal, UBS Warburg, ANIF, BBVA, Citibank Colombia, Corfivalle, Corredores Asociados, Fedesarrollo, Javier Fernández y Asociados, SCH Investment, Suvalor/Corfinsura, Uniandes y Dinero. Para los años 2005 y los siguientes hasta al año 2023 se mantuvo el crecimiento proyectado para el 2004, pues consideramos que es un crecimiento conservador para Colombia dentro de las perspectivas de los próximos años.

Después de haber desarrollado múltiples escenarios usando la metodología de relación con el PIB, encontramos que esta relación 2:1 con el PIB ilustra, según la opinión de los Consultores, la evolución del movimiento de cargas.

Tabla 17. Proyección de carga-Escenario Relación 2 veces el PIB.

Escenario Dos veces el PIB	Tráfico Portuario (Millones de Toneladas)					
	2003	2006	2010	2015	2020	2023
SPR Santa Marta	2.27	2.76	3.48	4.66	6.24	7.43
SPR Cartagena	4.21	5.13	6.47	8.66	11.60	13.81
SPR Barranquilla	2.56	3.12	3.94	5.27	7.05	8.40
SPR Buenaventura	9.06	11.00	13.89	18.59	24.88	29.63
SPR Tumaco	0.08	0.10	0.12	0.16	0.22	0.26

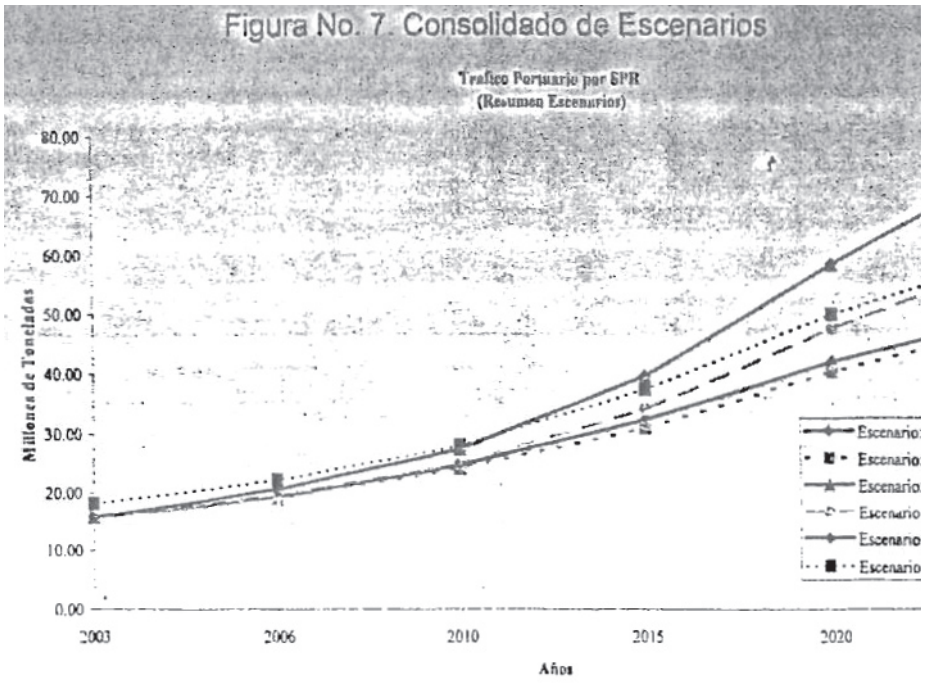
Figura N° 6. Proyección de carga - Relación 2 veces el PIB.



Selección de escenario probable.

Se considera como escenario medio aquel que después de un análisis conjunto de todos los escenarios realizados bajo criterio del consultor resume, promedia y estima conservadoramente el comportamiento de las cargas marítimas que pudiese acercarse más a la realidad futura teniendo en cuenta el techo y piso encontrados del análisis conjunto.

Figura N° 7 Consolidado de Escenarios



Fuente: Proyecciones PwC

De acuerdo con lo anterior, en opinión de los Consultores, el escenario más acorde con las tendencia actuales de comercio exterior es el Escenario 1, que describe la proyección realizada por PwC de las familias. Por esta razón utilizaremos este escenario durante el estudio como el referente para las proyecciones de los ingresos de las SPR en análisis incluidos en posteriores capítulos[9]".

9 Departamento Nacional de Planeación, fortalecimiento del Esquema Contractual de Puertos Marítimos. Informe 2 - Versión Final págs. 11-19-.Octubre 2004.

Exportaciones

TONELADAS METRICAS														
PUERTOS GENERAL			**GRANEL SECO**		**GRANEL LIQUIDO**		**REFRIGERADA**		**PELI-GROSA**	**CONTENEDOR**		**TOTAL**		
AÑO 2003														
PUERTO B	0	0.0%	22.463.372	47.6%	0	0.0%	0	0.0%	0 *NA*	142	0.0%	22.463.514	31.6%	
SANTAMA	40.294	2.7%	19.789.517	41.9%	66.530	0.4%	244.873	16.2%	0 *NA*	275.162	6.2%	20.416.376	28.7%	
COVEÑAS	27.400	1.9%	372.037	0.8%	11.544.931	69.9%	0	0.0%	0 *NA*	0	0.0%	11.944.368	16.8%	
CARTAGE	691.599	47.2%	1.884.600	4.0%	4.660.161	28.2%	370	0.0%	0 *NA*	1.919.768	43.5%	9.156.498	12.9%	
BUENAVEN	527.258	36.0%	1.133.553	2.4%	131.139	0.8%	0	0.0%	0 *NA*	1.905.786	43.2%	3.697.736	5.2%	13,1%
BARRANQ	175.170	12.0%	1.579.595	3.3%	12.880	0.1%	18	0.0%	0 *NA*	308.046	7.0%	2.075.709	2.9%	
TURBO	2.718	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	1.263.149	83.7%	0 *NA*	7.064	0.2%	1.272.931	1.8%	
TUMACO	909	0.1%	0	0.0%	106.039	0.6%	0	0.0%	0 *NA*	0	0.0%	106.948	0.2%	
SAN ANDR	9	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0 *NA*	332	0.0%	341	0.0%	
TOTAL	1.465.357	100.0%	47.222.674	100.0%	16.521.680	100.0%	1.508.410	100.0%	0 *NA*	4.416.300	100.0%	71.134.421	100.0%	
TOTAL SIN SAN. MARTA Y PUERTO Y PUERTO BOLIVAR													**28.254.531**	
PRIMER SEMESTRE 2004														
SANTA MA	17.179	2.0%	12.252.397	45.8%	70.254	0.8%	121.346	17.7%	0 *NA*	145.218	7.4%	12.606.394	32.5%	
PUERTO B	45.052	5.3%	12.117.518	45.3%	0	0.0%	0	0.0%	0 *NA*	24	0.0%	12.162.594	31.4%	
COVEÑAS	63.633	7.5%	139.684	0.5%	5.473.900	64.3%	0	0.0%	0 *NA*	0	0.0%	5.677.217	14.6%	
CARTAG	517.983	61.4%	888.138	3.3%	2.580.700	30.3%	4.685	0.7%	0 *NA*	633.679	32.1%	4.625.185	11.%	
BUENAV	120.080	14.2%	592.929	2.2%	43.630	0.5%	5.034	0.7%	0 *NA*	1.039.833	52.7%	1.801.506	4.6%	12.9%
BARRANQ	77.294	9.2%	758.985	2.8%	28.382	0.3%	0	0.0%	0 *NA*	149.062	7.6%	1.013.723	2.6%	
TURBO	2.675	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	555.216	80.9%	0 *NA*	4.366	0.2%	562.257	1.5%	
TUMACO	298	0.0%	0	0.0%	313.621	3.7%	0	0.0%	0 *NA*	0	0.0%	313.919	0.8%	
SAN AN-DRES	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	10	0.0%	0 *NA*	30	0.0%	40	0.0%	
TOTAL	**844.194**	**100.0%**	**26.749.651**	**100.0%**	**8.510.487**	**100.0%**	**686.291**	**100%**	0 *NA*	**1.972.212**	**100.0%**	**38.762.835**	**100.0%**	
TOTAL SIN STA MARTA Y PUERTO BOLÍVAR													**13.993.847**	

BUENAVENTURA

Export.	**GENERAL**	**%**	**Granel Seco**	**%**	**Granel Líq.**	**%**	**Refrig.**	**%**	**Pelig.**	**%**	**Conten.**	**%**	**Total**	**% Total**	**% TOTAL SIN STA. MARTA Y PTO. BOLÍVAR**	
2003	527.258	36.0	1.133.553	2.4	131.139	0.8	0	0.0	0 *NA*		1.905.786	43.2	3.697.736	5.2		13.1
2004 (1 SET	120.080	14.2	592.929	2.2	43.630	0.5	5.034	0.7	0 *NA*		1.039.833	52.7	1.801.506	4.6		12.9

Fuente DIMAR Cálculos Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Export-	**GENERAL**	**%**	**Granel Seco**	**%**	**Granel Líq.**	**%**	**Refrig.**	**%**	**Pelig.**	**%**	**Conten.**	**%**	**Total**	**%Total**
2003	441.050	17.7	3.096.731	49.1	354.291	16.9	0	0.0	204	0.5	2.039.176	45.8	5.931.452	38.5
2004 (1 SET	254.552	16.6	1.541.693	45.5	173.187	15.1	0 *NA*		0	0.0	1.048.524	58.4	3.017.956	38.2

Fuente DIMAR Cálculos Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Importaciones

TONELADAS METRICAS

PUERTOS	**GENERAL**		**GRANEL SECO**		**GRANEL LIQUIDO**		**REFRIGERADA**		**PELIGROSA**		**CONTE-NEDOR**		**TOTAL**	
AÑO 2003														
BUENAVENTURA	441.050	17.7%	3.096.731	49.1%	354.291	16.9%	0	0.0%	204	05%	2.039.176	45.8%	**5.931.452**	38.5
CARTAGENA	859.969	34.6%	625.130	9.9%	1.189.026	56.7%	0	0.0%	0	0.0%	1.947.497	43.8%	**4.621.622**	30.0
BARRANQULLA	768.614	30.9%	1.723.178	27.3%	283.652	13.5%	0	0.0%	0	0.0%	334.235	7.5%	**3.109.879**	20.2
SANTA MARTA	213.726	8.6%	776.173	12.3%	73.569	3.5%	19.463	65.2%	13.462	30.6%	100.751	2.3%	**1.197.164**	7.8
PUERTO BOLIVAR	44.151	1.8%	0	0.0%	134.210	6.4%	10.111	33.8%	30.329	68.9%	3.893	0.1%	**222.694**	1.4%
TURBO	141.699	5.7%	0	0.0%	9.057	0.4%	0	0.0%	0	0.0%	19.124	0.4%	**169.680**	1.1
COVEÑAS	0	0.0%	80.201	1.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	**80.281**	0.5
TUMACO	505	0.0%	0	0.0%	54.620	2.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	**55.125**	0.4
SAN ANDRES	15.143	0.6%	0	0.0%	0	0.0%	301	1.0%	0	0.0%	5.746	0.1%	**21.190**	0.1
TOTAL	**2.485.057**	**100.0%**	**6.301.413**	**100.0%**	**2.098.425**	**100.0%**	**29.895**	**100.0%**	**43.995**	**100.0%**	**4.450.422**	**100.0%**	**15.409.207**	100.0

PUERTOS	GENERAL		GRANEL SECO		GRANEL LIQUIDO		REFRIGERADA	PELIGROSA		CONTE-NEDOR		TOTAL	
PRIMER SEMESTRE 2004													
BUENAVENTURA	254.552	16.6%	1.541.693	45.5%	173.187	15.1%	0 *NA*	0	0.0%	1.048.524	56.4%	3.017.956	38,2%
CARTAGENA	688.913	45.0%	294.160	8.7%	685.803	60.0%	0 *NA*	47	0.1%	574.290	32.0%	2.243.213	28,4%
BARRANQUILLA	273.989	17.9%	931.501	27.5%	136.079	11.9%	0 *NA*	0	0.0%	111.141	6.2%	1.452.710	18,4%
SANTA MARTA	197.167	12.9%	579.703	17.1%	44.494	3.9%	0 *NA*	2.5.923	49.3%	42.011	2.3%	889.298	11,2%
PUERTO BOLIVAR	19.798	1.3%	39.857	1.2%	102.789	9.0%	0 *NA*	26.661	50.7%	2.758	0.2%	191.863	2,4%
TURBO	63.104	4.1%	0	0.0%	1.117	0.1%	0 *NA*	0	0.0%	12.161	0.7%	76.382	1,0%
COVEÑAS	26.489	1.7%	0	0.0%	0	0.0%	0 *NA*	0	0.0%	0	0.0%	26.489	0,3%
SAN ANDRES	3.436	0.2%	500	0.0%	0	0.0%	0 *NA*	0	0.0%	5.406	0.3%	9.342	0,1%
TUMACO	3.154	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0 *NA*	0	0.0%	0	0.0%	3.154	0,0%
TOTAL	**1.530.602**	**100.0%**	**3.387.414**	**100.0%**	**1.143.469**	**100.0%**	0 *NA*	**52.631**	**100.0%**	**1.796.291**	**100.0%**	**7.910.407**	100%

EXPORTACIONES

TONELADAS METRICAS														
PUERTOS	**GENERAL**		**GRANEL SECO**		**GRANEL LIQUIDO**		**REFRIGERADA**		**PELI-GROSA**	**CONTENEDOR**		**TOTAL**		
AÑO 2003														
PUERTO BOLIVAR	0	0.0%	22.463.372	47.6%	0	0.0%	0	0.0%	0 *NA*	142	0.0%	22.463.514	31.6%	
SANTA MARTA	40.294	2.7%	19.789.517	41.9%	66.530	0.4%	244.873	16.2%	0 *NA*	275.162	6.2%	20.416.376	28.7%	
COVEÑAS	27.400	1.9%	372.037	0.85	11.544.931	69.9%	0	0.0%	0 *NA*	0	0.0%	11.944.368	16.8%	
CARTAGENA	691.599	47.2%	1.884.600	4.0%	4.660.161	28.2%	370	0.0%	0 *NA*	1.919.768	43.5%	9.156.498	12.9%	
BUENAVEN-TURA	527.258	36.0%	1.133.533	2.4%	131.139	0.8%	0	0.05	0 *NA*	1.905.786	43.2%	3.697.736	5.2%	13.1%
BARRAN-QUILLA	175.170	12.05	1.579.595	3.3%	12.880	0.1%	18	0.0%	0 *NA*	308.046	7.0%	2.076.709	2.9%	
TURBO	2.718	0.25	0	0.0%	0	0.0%	1.263.149	83.75	0 *NA*	7.064	0.2%	1.272.931	1.8%	
TUMACO	909	0.1%	0	0.0%	106.039	0.6%	0	0.05	0 *NA*	0	0.0%	106.948	0.2%	
SAN AN-DRES	9	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0 *NA*	332	0.0%	341	0.0%	
TOTAL	**1.465.357**	**100%**	**47.222.674**	100%	16.521.680	100%	1.508.410	100%	0 *NA*	4.416.300	100%	71.134.421	100%	
Total sin Santa Marta y Pto. Bolívar.												**28.254.531**		
PRIMER SEMESTRE 2004														
SANTA MARTA	17.179	2.0%	12.252.397	45.8%	70.254	0.8%	121.346	17.7%	0 *NA*	145.218	7.4%	12.606.394	32.5%	
PUERTO BOLIVAR	45.052	5.3%	12.117.518	45.3%	0	0.0%	0	0.0%	0 *NA*	24	0.0%	12.162.594	31.4%	
COVEÑAS	63.633	7.5%	139.684	0.5%	5.473.900	64.3%	0	0.0%	0 *NA*	0	0.0%	5.677.217	14.0%	
CARTAGENA	517.983	61.4%	888.138	3.3%	2.580.700	30.3%	4.685	0.7%	0 *NA*	633.679	32.1%	4.625.185	11.9%	
BUENAVEN-TURA	120.080	14.2%	592.929	2.2%	43.630	0.5%	5.034	0.7%	0 *NA*	1.039.833	52.7%	1.801.506	4.6%	12.9%
BARRAN-QUILLA	77.294	9.2%	758.985	2.8%	28.382	0.3%	0	0.0%	0 *NA*	149.062	7.6%	1.013.723	2.6%	
TURBO	2.675	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	555.216	80.9%	0 *NA*	4.366	0.2%	562.257	1.5%	
TUMACO	298	0.0%	0	0.0%	313.621	3.7%	0	0.0%	0 *NA*	0	0.0%	313.919	0.8%	
SANANDRES	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	10	0.0%	0 *NA*	30	0.0%	40	0.0%	
TOTAL	844.194	100%	26.749.651	100%	8.510.487	100%	686.291	100%	0 *NA*	1.972.212	100%	**38.762.835**	100%	
Total sin Santa Marta y Pto. Bolívar.												**13.993.847**		

BUENAVENTURA

Expor	General		%	GRANEL SECO	%	GRANEL LIQ.	%	REFRIG.	%	PELIG.	%	CONTEN.	%	TOTAL	TOTAL	TOTAL Sin Sta. Marta y Pto. Bolívar.
	2003	527.258	36.0	1.133.553	2.4	131.139	0.8	0	0.0	0 *NA*		1.905.786	43.2	3.697.736	5.2%	13.1%
2004 (1 SEM)		120.080	14.2	592.929	2.2	43.630	0.5	5.034	0.7	0 *NA*		1.039.833	52.7	1.801.506	4.6%	12.9%

EXPORTACIONES

Export-	**GENERAL**	**%**	**Granel Seco**	**%**	**Granel Líq.**	**%**	**Refrig.**	**%**	**Pelig.**	**%**	**Conten.**	**%**	**Total**	**% Total**
2003	441.050	17.7	3.096.731	49.1	354.291	16.9	0	0.0	204	0.5	2.039.176	45.8	5.931.452	38.5%
2004 (1 SEM)	254.552	16.6	1.541.693	45.5	173.187	15.1	0 *NA*		0	0.0	1.048.524	58.4	3.017.956	38.2%

Fuente DIMAR Cálculos Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

COMISION SEGUNDA
HONORABLE SENADO DE LA REPUBLICA
REPUBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE TRANSPORTE
Respuestas Cuestionario
Proposición 60 de 2005
Presentada al honorable Senador
MANUEL RAMIRO VELASQUEZ ARROYAVE
Bogotá, D. C., abril del año 2005
Comisión Segunda
Honorable Senado de la República
Proposición 60 de 2005

1. ¿Cuáles son los proyectos Nacionales ya presupuestados en dichas áreas para preparar la infraestructura nacional hacia el futuro del comercio exterior?

Con relación al Instituto Nacional de Concesiones INCO es relevante anotar que los proyectos de concesión vial de orden nacional siguen, en principio, los lineamientos y políticas definidas en el Compes 3045 de 1999 en donde se define una serie de proyectos que pretenden impulsar "la competitividad tanto interna como externa del país, mediante la dotación de infraestructuras viales estratégicamente ubicadas, capaces de atender las demandas que planteará el normal desarrollo de las actividades económicas y sociales, y que a su vez le permitan al país situarse en una posición competitiva en el entorno internacional".

En este sentido, los proyectos presupuestados son:

Modo carretero

Circuito Vial Atlántico - Bolívar

Montería - Cereté - La Y, Cereté -Coveñas

Bogotá - Puerto Salgar - San Alberto

Buga - Buenaventura

Rumichaca - Pasto – Chachagüí

Bucaramanga - Lebrija - Aeropuerto

Area Metropolitana de Cúcuta

Girardot - Ibagué

Modo Férreo

Línea Férrea: La Felisa - Bolombolo

Segunda Línea Férrea

A continuación presento una relación de los Planes, Programas y Proyectos más representativos a cargo del Instituto Nacional de Vías; de gran incidencia para el desarrollo del comercio y la competitividad de nuestros productos:

La estructura actual de Invías se estableció mediante Decreto 2056 del 24 de julio de 2003, que fijó al Instituto el objeto de: "la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada en la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte".

A partir de ese momento y de acuerdo con las competencias asignadas al Instituto Nacional de Concesiones INCO, fueron separadas del Invías las funciones relacionadas con la Red Vial Concesionada.

El Instituto Nacional de Vías realiza su proceso productivo de diseño, desarrollo y ejecución de las obras de infraestructura tomando como insumos el Plan Nacional de Desarrollo, la política vial de la Nación, los recursos apropiados anualmente mediante la ley de presupuesto y la red férrea de carreteras, puentes, túneles, ríos y puertos a su cargo.

Infraestructura a cargo del Invía

Primaria	8.423	
Secundaria	8.454	

Los puertos fluviales se clasifican en dos grandes grupos:

Puertos de interés Nacional: Cumplen funciones de centros de transferencia de carga, sirven de acceso a las capitales departamentales o están localizados en zonas fronterizas.

Actualmente se cuenta con 32 puertos de interés nacional de los cuales 11 están a cargo de Cormagdalena.

Puertos de carácter regional: Incluye 52 puertos aproximadamente, caracterizados por prestar servicios que cubren necesidades de transporte local y regional.

El Invías tiene a su cargo el dragado a los accesos de los Puertos Marítimos localizados en las ciudades de: Barranquilla, Santa Marta, Cartagena, Buenaventura, Tumaco, San Andrés y Providencia.

Igualmente, el país cuenta con 34 túneles los cuales se encuentran ubicados en las siguientes carreteras:

Carretera	**Número de Túneles**
Buga - Buenaventura	4
Pasto - Popayán	2
Bogotá - Villavicencio	7 (Bijagual, Buenavista, Boquerón y cuatro túneles en Quebrada Blanca, dos de ellos, falsos).
Medellín – Turbo	2 (La Llorona y el túnel de San Jerónimo, actualmente en construcción).
Sisga - Guateque - El Secreto	15 (Juntas, Pozo Azul, el Infierno, Volador, Trapiche, Ventarrón, El Salitre, El Polvorín, Esmeralda, Presa, Pluma de Agua, Cascada, Moyas, Muro 1 y Muro 2).
Altamira – Florencia	4

En los últimos años, el Invías ha construido y/o mejorado las especificaciones técnicas de importantes corredores viales, acorde con los requerimientos de la globalización y las necesidades internas del país, dentro de las cuales se destacan por su magnitud, las siguientes:

• Construcción de la troncal del Magdalena Medio, Puerto Boyacá - San Alberto.

• Rectificación, ampliación y rehabilitación de la vía Pasto - Tumaco de la Transversal Tumaco- Mocoa.

• Construcción del Puente Internacional San Miguel en la frontera con el Ecuador.

• Mejoramiento y pavimentación de la vía al mar, Medellín - Turbo.

• Construcción de la carretera Mocoa - Pitalito

• Construcción y rehabilitación de la carretera Cartagena - Lomitarena - Barranquilla.

• Construcción del Puente Yuto en la carretera Las Animas - Quibdó.

• Mejoramiento de la carretera Santa Marta - Riohacha - Paraguachón.

• Construcción y mejoramiento de la vía Bogotá - Villavicencio, incluidos los túneles de Bigagual, Buenavista y Boquerón, y los viaductos Chirajara, Casa de Teja y Pipiral.

•Construcción de la doble calzada La Caro - Briceño y la Caro - Zipaquirá.

• Mejoramiento de la vía Puente el Cortijo - Siberia - La Punta - El Vino.

• Mejoramiento de la vía Fontibón - Facatativá - Los Alpes.

• Construcción de la vía Altamira - Florencia.

• Construcción del sector San Vicente del Caguán - La Mina - Perlas III - Las Morras de la Transversal Neiva - San Vicente del Caguán.

• Construcción del puente Nowen en la vía Granada - San José del Guaviare.

• Mejoramiento y pavimentación de la vía Plato - Bosconia, de la transversal Carmen - Bosconia - Valledupar - Maicao.

• Construcción del puente sobre el Río Magdalena entre Zambrano y Plato.

• Construcción del viaducto Pereira - Dosquebradas.

• Construcción del puente Pescadero vía San Gil - Bucaramanga.

• Mejoramiento y pavimentación de la troncal del Llano, Villavicencio - Yopal - Hato Corozal.

• Mejoramiento y pavimentación de las vías Granda - Villavicencio - Puerto López y Villavicencio - Cumaral, de la malla vial del Meta.

• Construcción de las variantes Chinchiná, Santa Rosa y la Romelia - El Pollo, en el Eje Cafetero.

• Construcción de las variantes de Popayán e Ibagué.

• Construcción del Anillo Oriental de Cúcuta.

• Rehabilitación de la vía Oiba - Socorro - San Gil.

• Construcción y pavimentación del sector Cisneros - Puerto Berrío, de la transversal Tribugá - Medellín - Arauca.

• Pavimentación de la carretera Laberinto - Paicol - La Plata.

• Construcción del puente la Balsa en la vía Villavicencio - Puerto López.

• Construcción del puente Siberia en la vía San Vicente del Caguán - La Mina.

• Rehabilitación de la vía Armenia - La Línea - Ibagué.

• Construcción y pavimentación de la vía Arboletes - Puerto Rey - Montería.

• Construcción de las variantes Mamonal - Gambote y variante de Cartagena.

El Invías adelanta actualmente importantes acciones dirigidas a la modernización de la Red Vial Nacional, en un importante número de proyectos, dentro de los cuales destacamos los siguientes:

• Mejoramiento y pavimentación de la carretera Fuente de Oro - San José del Guaviare.

• Mejoramiento y pavimentación de la carretera Quibdó - Yuto - Las Animas. Transversal Las Animas - Bogotá.

• Construcción de la conexión vial entre los valles de Aburrá y el Río Cauca, que incluye la construcción del Túnel San Jerónimo. Proyecto que se desarrolla en cumplimiento de convenio con la Gobernación de Antioquia, el municipio de Medellín y el área Metropolitana. Troncal Medellín - Turbo.

• Construcción del puente sobre el río Magdalena en la Carretera Barrancabermeja - Yondó.

• Mejoramiento y pavimentación de la Transversal del Carare.

• Mejoramiento y mantenimiento de la carretera Junín - Barbacoas.

• Construcción y pavimentación Altamira - Florencia.

• Construcción de la Conexión de las variantes Chinchiná y Santa Rosa.

• Construcción y mejoramiento Bogotá - Villavicencio. Transversal Buenaventura - Villavicencio - Puerto Carreño

• Construcción de la vía Alterna al Puerto de Santa Marta.

• Pavimentación de la carretera Puerto López - Puerto Gaitán.

Transversal Buenaventura - Villavicencio - Puerto Carreño

• Construcción de la carretera Paz de Ariporo - La Cabuya.

Troncal Villagarzón - Saravena.

• Construcción de la Vía alterna Interna al Puerto de Buenaventura

• Mejoramiento y pavimentación de la carretera el Viajano - San Marcos. Transversal Puerto Rey - Montería - Tibú

• Mejoramiento y pavimentación de la Transversal de la Depresión Momposina.

• Mejoramiento y pavimentación de la Circunvalar del Galeras.

En relación de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil (ver anexo 4).

2. ¿Cuáles son los proyectos ya incluidos y por presupuestar?

El Instituto Nacional de Vías Invías cuenta con un Plan de Acción Institucional para el período 2003 - 2006, basado en los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo "Hacia un Estado Comunitario", y ha identificado una Misión que establece el quehacer de la organización y logra proyectarla en un horizonte de mediano y largo plazo.

"Construir, mantener y consolidar un sistema de infraestructura de transporte seguro para la movilidad e integración nacional e internacional de Colombia, que contribuya al desarrollo sostenible y a la competitividad, contando con un equipo humano comprometido con la transparencia, la calidad y efectividad, promoviendo y utilizando el conocimiento y la tecnología".

Para atender las exigencias del nuevo escenario comercial, el Invías, de manera simultánea con las actividades señaladas, y las acciones de rehabilitación y mantenimiento en la mayor parte de la Red Vial Nacional, estructuró un programa para recuperar y mantener 2.000 kilómetros de carreteras, durante los próximos 5 años, incluido el presente de inversiones previstas por valor total de $817.579.0 millones.

Se trata del Mantenimiento Integral de 6 Corredores Viales, seleccionados por su ubicación geográfica estratégica y especificaciones técnicas que permiten el tránsito de importantes volúmenes de carga, de manera segura y confortable, condiciones que contribuyen a la disminución de los costos de operación vehicular hacia el desarrollo comercial colombiano (ver cuadro anexo).

Con este programa Invías pretende intervenir las carreteras por donde circula el 23 por ciento del tráfico del país.

Los corredores seleccionados son los siguientes:

• Mejoramiento y Mantenimiento Integral de la Ruta Rumichaca - Popayán, Cerritos - Medellín - Caucasia Sincelejo, del corredor Vial de Occidente, recorre los departamentos de Nariño, Cauca, Valle, Risaralda, Caldas, Antioquia, Córdoba y Sucre.

• Mejoramiento y Mantenimiento Integral de la Ruta Sincelejo - Toluviejo - Cartagena, del corredor Vial del Caribe, recorre los departamentos de Sucre y Bolívar.

• Mejoramiento y Mantenimiento Integral de la Ruta Manizales - Fresno - Mariquita e Ibagué - Mariquita, del corredor Vial del Centro, recorre los departamentos de Caldas y Tolima.

• Mejoramiento y Mantenimiento Integral de la Ruta Barrancabermeja - Lebrija, San Alberto - La Mata, del corredor Vial Nororiente, recorre el departamento de Santander.

• Mejoramiento y Mantenimiento Integral de la Ruta La Mata - Bosconia del Corredor Vial del Magdalena, recorre el departamento del Cesar.

• Mejoramiento y Mantenimiento Integral Ruta Buenaventura - Buga; La Paila - Armenia y variante de Ibagué, del Corredor Vial del Pacífico, recorre los departamentos de Valle del Cauca, Quindío y Tolima.

El pasado mes de enero de 2005 comenzó la excavación del túnel piloto del túnel de La Línea que permitirá conocer el riesgo geológico del sector y definir cómo será el túnel definitivo.

Comunicará a Cajamarca (Tolima) con Calarcá (Quindío).

La obra reducirá el recorrido entre Bogotá y Buenaventura en hora y media para vehículos pesados y en 40 minutos para livianos.

Longitud: 8,6 kms. Diámetro: 4,5 metros.

Costo total: $82.450 Millones.

En la vigencia 2005: $ 36.600 Millones.

Tiempo de ejecución: 36 Meses.

Así, considerando la topografía colombiana y las distancias entre los principales centros de producción y los puertos, con importantes aportes presupuestales y participación del sector privado, las carreteras colombianas contribuirán de manera significativa al transporte y la movilidad y serán una fortaleza para la competitividad de nuestros productos y el desarrollo del comercio exterior, dentro del marco de acuerdos comerciales como el TLC - CAN y Mercosur.

Por otra parte la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil Aerocivil a través del Banco de programas y proyectos de Inversión ha inscrito para la vigencia del 2006 un proyecto global denominado "Mantenimiento y conservación de la infraestructura Aeroportuaria a

nivel nacional". Una vez la Aerocivil conozca la cuota de inversión que se asigne para esa vigencia se distribuirá entre las diferentes prioridades que exige la operación aérea, garantizando con ello la seguridad aérea y aeroportuaria.

Con estas inversiones se pretende modernizar la infraestructura en aquellos aeropuertos de mayor impacto frente al comercio exterior.

(ver anexo 4).

3. Cubrimiento de los 2.500 kilómetros por pavimentar y la repercusión en el TLC y en CAN Mercosur, ¿Cuál en comercio exterior en general?

El Gobierno Nacional, haciendo un gran esfuerzo de austeridad en el gasto administrativo, está comprometido con el "Plan 2.500" que proyecta reconstruir y pavimentar, en el presente cuatrienio, 3.000 kilómetros de carreteras de las redes Primaria, Secundaria y Terciaria, en diferentes regiones del país.

El Instituto Nacional de vías, de acuerdo con, lo señalado en el documento Compes de "Política Integral de Infraestructura Vial", y cumpliendo las directrices del Ministerio de Transporte y departamento Nacional de Planeación, es el responsable de la ejecución del Plan, que recoge importantes compromisos para la rehabilitación y mantenimiento de la red vial nacional, y de la infraestructura vial de integración y desarrollo regional, adquiridos en los Consejos Comunales de Gobierno, Audiencias Públicas, Programa de Vías Vasculares y Programa de Vías para la Paz, el cual adicionalmente contempla acciones en los subprogramas de carreteras, puentes, y fluvial.

Este Plan permitirá que la economía se reactive en cerca de $4 billones de pesos ya que sus efectos en la producción directa nacional serán de 0.9 billones de pesos y el de la producción indirecta en 0.6 billones de pesos. Adicionalmente, la construcción de la obra genera un valor agregado de $1.9 billones de pesos.

Se estima que durante la ejecución del programa, habrá un crecimiento adicional de 1,2 por ciento en el Producto Interno Bruto del país y generará aproximadamente 250.000 empleos entre directos e indirectos.

En los cuadros anexos, se presenta el cubrimiento del "Plan 2.500" por departamentos. (Anexo 1).

El mejoramiento del capital humano, el desarrollo tecnológico y el comercio son factores primordiales para el crecimiento económico. Las inversiones en infraestructura pública son importantes variables que inciden en los factores mencionados, dentro de ellas, se encuentran las inversiones en obras de infraestructura vial, las cuales no han sido ni serán el cuello de botella de la productividad.

Los recursos bien invertidos en proyectos de infraestructura vial, son recuperables a mediano plazo en productividad y rentabilidad social, por esta razón, para enfrentar los retos del TLC, CAN y Mercosur, el país proyecta, de manera ponderada y progresiva la construcción de las obras que exige el comercio globalizado. Las actividades de pavimentación y mejoramiento de infraestructura regional, señaladas en el Plan 2.500, facilitan la movilización por el país de materias primas, manufacturas y gran cantidad de bienes terminados tendrán acceso a la red primaria y a través de ella a los mercados en condiciones más favorables, pues se presentarán menores costos de operación vehicular. Estos son los aportes fundamentales del sector para la competitividad de nuestros productos.

En general, los Planes, Programas y Proyectos del Invías, obedecen a estrategias sociales y económicas de integración regional, concertación con las comunidades, mejoramiento de la transitabilidad entre zonas rurales y los centros urbanos de consumo y producción. Mejoran la calidad y funcionalidad del sistema de infraestructura de tal forma que sea sostenible y competitivo internacionalmente.

Productos agrícolas, industriales, agroindustriales, confecciones y manufacturas, entre otros, originados en el centro del país, hacia el puerto de Buenaventura, tienen acceso a través del corredor Bogotá - Buenaventura. La Nación proyecta la construcción, por concesión, de una nueva calzada en la vía Bogotá - Girardot y un túnel.

Productos agrícolas, industriales, agroindustriales y manufacturas, entre otros, originados en el sur occidente del país, hacia los puertos de Tumaco o Buenaventura, tienen acceso a través de las carreteras Pasto - Tumaco o Pasto - Popayán - Cali - Buenaventura.

Productos agrícolas, industriales, agroindustriales, textiles y confecciones, entre otros, originados en los departamentos de Antioquia, Córdoba y Sucre, hacia los puertos de la Costa Atlántica, tienen acceso a través de las carreteras Medellín - Caucasia - Sincelejo - Calamar - Barranquilla o Sincelejo - Toluviejo - Cartagena.

Así mismo, los productos originados en Antioquia, con destino a la Costa Pacífica, tienen acceso al puerto de Buenaventura a través de la carretera Medellín - La Pintada - La Felisa - La Manuela - Chinchiná - Pereira - Cerritos - Cartago - La Paila - Buenaventura; o La Felisa - Riosucio - Cauya - La Virginia - Cerritos - Cartago - La Paila - Buenaventura.

El Invías Contribuye al desarrollo sostenible mediante la integración física; hace frente a las dificultades propias de la topografía colombiana y procura aliviar las distancias entre los principales centros de producción y los puertos para disminuir restricciones al comercio de bienes y servicios.

Análisis efectuados en la Entidad, mediante la utilización del HDM Mananger, han permitido establecer:

Los costos de operación vehicular ($/k) para camiones articulados que transitan por terreno plano en buen estado, se incrementan en un 19% si las carreteras pavimentadas se encuentran en mal estado.

El mismo análisis para terreno montañoso, establece diferencias del 9.4% en costos de operación vehicular.

De otra parte, si los camiones articulados pasan de transitar carreteras pavimentadas en buen estado, en terreno plano; a transitar carreteras pavimentadas en buen estado, en terreno montañoso, los costos de operación vehicular presentan incrementos del 45% y la velocidad flujo libre k/h presenta disminuciones cercanas al 55%.

Los resultados expuestos, señalan algunas variables que afectan la competitividad de los productos con origen o destino hacia el interior del país, las cuales pueden aliviarse, pero no contrarrestarse, mediante acciones del Estado.

Recursos bien invertidos en proyectos de infraestructura vial, son recuperables a mediano plazo en productividad y rentabilidad social.

4. "Infraestructura de puertos y aeropuertos proyectados, financiados y por proyectar. Repercusión en el futuro al comercio exterior"

El Plan de Expansión Portuaria 2005-2006 del 14 de marzo de 2005, según Documento Compes 3342 (ver anexo 3).

INCO Modo Portuario.

Concesión Mantenimiento canales de acceso: Buenaventura y Canal del Dique

Concesión Guajira: Vía de Acceso y Complejo Turístico

Concesión de la operación, mantenimiento y obras de adecuación del muelle de Leticia

Estructuración para el montaje de un parque industrial y zonas de actividades logísticas en Buenaventura, antepuerto y reconversión portuaria.

Concesiones portuarias en trámite

Sociedad Portuaria de Ciénaga (Ciénaga Magdalena)

C.I. Petrocomercial Puerto Solo (Buenaventura)

Petrocomercial (Tumaco)

Complejo Portuario Industrial de Buenaventura (Buenaventura)

Sociedad Brisa S.A (Dibuya)

Sociedad Portuaria de Manaure (Manaure)

Areda Marine Fuel (Cartagena)

Sociedad Puerto Industrial de Aguadulce S.A. (Buenaventura)

Posibles futuros proyectos portuarios, sobre los cuales no se ha radicado solicitud de concesión portuaria ante el INCO:

Sociedad Portuaria de Córdoba en San Antero en Córdoba.

Delta del río Dagua en Buenaventura.

Puerto de Tribugá - Pacífico.

Puerto de Urabá - Caribe.

Puerto de Bahía Málaga - Pacífico.

INCO Modo Aéreo

"El INCO sólo participa como asesor de los proyectos aéreos concesionados o a concesionar"

Concesión Aeropuerto El Dorado

Concesión Aeropuerto de San Andrés

En síntesis, siguiendo las políticas nacionales, se puede decir que los proyectos en estructuración a cargo del INCO pretenden dar especial énfasis en atender los corredores viales que conecten los grandes centros productivos, localizados la mayoría en el interior del país, con los puertos, dado que un gran porcentaje de la carga de los productos se movilizan por carretera y la carga de comercio exterior, en su mayoría, se transporta por la vía marítima. Siguiendo este diagnóstico, se busca asimismo, incrementar la capacidad y eficiencia de los puertos marítimos y aéreos, a través del sistema de concesión.

Con los Puertos a cargo del Instituto Nacional de Vías, se busca obtener un sistema portuario moderno, que articule las cadenas de abastecimientos globales y nacionales, con estándares de servicio y precios competitivos frente a los de otras economías regionales, y que aproveche las oportunidades de generar actividades de valor agregado. Igualmente, propiciar el desarrollo social en las áreas de influencia portuaria.

De este modo, se adjunta cuadro de proyectos de infraestructura en Puertos, donde se discriminan los proyectos terminados, en ejecución o en licitación. (Anexo 2).

Se mencionan los proyectos que se encuentran por ejecutar.

Se hace referencia de las inversiones que por falta de recursos Nación se espera se realicen con inversiones privadas, a través de un sistema de Concesión.

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

La infraestructura aeroportuaria nacional que se tiene preparada para el comercio exterior se refiere concretamente a la capacidad de exportar mercancías por vía aérea, al respecto contamos con la siguiente infraestructura:

• El país tiene cuatro (4) aeropuertos categoría 4E, que son aquellos que tienen capacidad para atender aeronaves de cabina ensanchada, aviones que por su tamaño y capacidad de carga justifican ese tipo de operación desde el punto de vista económico.

• El Aeropuerto El Dorado que maneja el mayor volumen de carga en el país, que cuenta con un plan maestro en el que se asigna un desarrollo al Terminal de carga, para que sea ejecutado en la medida que las operaciones lo ameriten.

• El Aeropuerto de Rionegro que igualmente tiene un plan maestro y unas posibilidades de crecimiento respaldadas también en el mismo.

• El Aeropuerto de Cali con su Terminal de carga, igualmente tiene posibilidades de crecimiento y plan maestro que define ese crecimiento en el tiempo.

• El Aeropuerto de Barranquilla tiene un Terminal de carga con posibilidad de ampliación.

Los demás Aeropuertos colombianos no tienen una longitud de pista que justifique las exportaciones de carga, pues solo atienden aeronaves de menor tamaño, no competitivas en el tema manejo de carga.

5. "Especificación de los proyectos de infraestructura que apoyen desplazamientos operacionales de los equipos de nuestras Fuerzas Militares por la vía terrestre Nacional.

Al seguir los lineamientos del Compes 3045, los proyectos antes mencionados persiguen también el logro de dos grandes retos del Gobierno Nacional; el proceso de paz y de generación de empleo. En este orden de ideas, con el portafolio de proyectos mencionados en las preguntas 1 y 4, se pretende contribuir con un mejor desplazamiento de los equipos de nuestras fuerzas militares, al contar con una infraestructura segura y con altas especificaciones técnicas de calidad.

Con el mayor agrado daremos cualquier información adicional al respecto.

La Red vial Nacional a cargo de Instituto Nacional de Vías no presenta restricciones operacionales de los desplazamientos de las Fuerzas Militares.

Las únicas restricciones que se dan en el territorio nacional son de orden público y están establecidas por Decretos que se emanan del Ministerio de Defensa Nacional.

ANEXO 1

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

CUBRIMIENTO PLAN 2500 (CONVENIOS CON DEPARTAMENTOS)

Convenios en etapa concertación y elaboración

Nº DE GRUPO	NOMBRE DE PROYECTO	ENTE TERRITORIAL
	Bello - San Félix	(Municipio de Bello)
	Convenio celebrado marzo 19/05	Total Antioquia (municipio de Bello)
	Por definir	Atlántico
		Atlántico
111	Aguadas - Pácora - Salamina	Caldas
111	Asia - El Crucero San José	Caldas
111	Belalcázar - El Cairo	Caldas
111	La Felisa - Filadelfia	Caldas
111	Manizales - Salamina	Caldas
111	Petaqueros - Rio Miel	Caldas
111	Transversal de Caldas	Caldas
111	La Victoria - Perico	Caldas
	Interventoría	
	Convenio celebrado	Caldas
	Por definir	Casanare
		Casanare
34	Cuatro Vientos - Y de Arjona	Cesar
34	Ye de Arjona - Chinuchagua - San José	Cesar
34	El Banco - San José	Cesar
	Convenio celebrado marzo 4/05	Cesar
	Por definir	Guajira
		Guajira
		Huila
	Convenio celebrado marzo 30/05	Huila
	Por definir	Putumayo
		Putumayo
	Troncal - Puerto Wilches	Santander
		Santander
112	Ataco - Nemes	Tolima
112	Chaparral - Limón - Río Blanco	Tolima
112	Cunday - Los Alpes - Villarrica	Tolima
112	La Sierrita - Junín	Tolima
112	Líbano - Platanillal- Villahermosa	Tolima
112	Palocabildo - San Jerónimo	Tolima
112	Prado - Dolores	Tolima
112	Rovira - Corazón	Tolima
	Interventoría	
		Tolima
113	Andalucía - Tamboral - El Salto Bocas de Tuluá	Valle
113	Cali - Candelaria (sector Cali - Juanchito - Crucero)	Valle
113	Crucero - La Virgen - Restrepo	Valle
113	Crucero-Villa Paz - Villa Paz - Robles	Valle
113	El Dovio - Quebradagrande	Valle

Nº DE GRUPO	NOMBRE DE PROYECTO	ENTE TERRITORIAL
113	El Salto - Tres Esquinas – La Palmera – Nariño	Valle
113	El Tablazo - Fenicia	Valle
113	Florida - Chocosito - Tarragona	Valle
113	Ginebra - La Floresta - Villa Vanegas	Valle
113	K22 vía Buenaventura - K30 (Borrero a Yerbe)	Valle
113	La Unión - La Victoria	Valle

Nº DE GRUPO	NOMBRE DE PROYECTO	ENTE TERRITORIAL
113	Pavas - Restrepo	Valle
113	Rozo- Coronado	Valle
113	Santa Helena - El Castillo	Valle
113	Sevilla - Caicedonia	Valle
113	Sonso - Santa Rosa	Valle
113	Tuluá - San Rafael	Valle
113	Vijes - Restrepo (sector Vijes – Villa María)	Valle
113	Zacarías - Sabaletas - Agua Clara	Valle

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
CUBRIMIENTO PLAN 2500

Nº DE GRUPO	NOMBRE DE PROYECTO	DEPTO.	LONGITUD TOTAL (KM)	RECURSOS
1	Leticia - Tarapacá	Amazonas	15,00	16.097.532.669
		Total Amazonas	**15**	**16.097.532.669**
2	Alto Dolores – Maceo	Antioquia	7,70	4.182.384.421
2	San Jorge -San Roque	Antioquia	11,30	7.374.675.027
2	Vegachí - El Tigre -Santa Isabel	Antioquia	12,00	7.167.201.222
3	San José de la Montaña-San Andrés de la Cuerquia	Antioquia	12,90	8.640.622.503
3	Yarumal - Angostura	Antioquia	10,00	7.245.838.986
4	Ebejico - La Sucia (conexión vial) Aburrá río Cauca- Miserenga -Ebejico)	Antioquia	15,00	13.014.330.772
4	Pinguro -Buriticá (5 kmts) y Manglar - Giraldo (3,8 kmts)	Antioquia	10,60	5.519.075.849
5	Acceso a Marinilla Avda. 28	Antioquia	2,40	2.008.732.333
5	La Ceja - Abejorral	Antioquia	20,00	12.963.213.295
6	Betania - Puerto Boy.	Antioquia	13,24	6.378.332.894
6	Caramanta - Valparaíso	Antioquia	16,50	10.106.007.955
7	Camilo C - Fredonia	Antioquia	18,60	8.131.897.240
7	Montebello - Versalles	Antioquia	11,50	8.555,022.474
8	Necoclí - Turbo	Antioquia	25,00	11.566.305.868
26	Santiago - Berrío – Perales	Antioquia	16,00	8.686.879.883
89	Santo Domingo - Molino Viejo	Antioquia	20,00	11.116.163.961
9	Nechí- Colorado	Antioquia (Darién)	10,00	6.300.474.910
		Total Antioquia	**233**	**138.957.159.593**
91	Arauca - Arauquita	Arauca	8,11	2.826.770.201
		Total Arauca	**8**	**2.826.770.201**
12	Usiacurí - Aguas Vivas – Piojo	Atlántico	13,00	5.467.209.347
12	Cordialidad - Santa Cruz – cien pesos	Atlántico	11,49	4.168.182.736
12	Manatí - Carreto - Candelaria - Carretera oriental	Atlántico	16,00	4.564.845.177
13	Repelón - Villa Rosa – Santa Lucía - Carretera Oriental	Atlántico	32,50	14.388.115.033
14	Sexta entrada a Barranquilla	Atlántico	1,49	
14	Malambo - Caracolí -Cordialidad	Atlántico	14,11	7.076.050.599
14	Riomar, Juan de Acosta – Santa Verónica	Atlántico	4,00	
14	Sibarco - Baranoa	Atlántico	5,00	
		Total Atlántico	**98**	**35.664.402.892**
15	Mompox - Botón de Leyva	Bolívar	25,76	15.416.705.165
15	Bodegas - Cruce del río Chicagua	Bolívar	6,00	5.477.109.777
16	Malagana-Mahates	Bolívar	11,00	4.389.714.144
16	Villa Nueva - Santa Rosa	Bolívar	11,60	4.421.274.976
90	San Pablo - Simití	Bolívar	38,00	21.274.070.645
		Total Bolívar	**92**	**50.978.874.707**
17	El Crucero-Aquitania	Boyacá	2,00	802.779.727
17	Sogamoso-Firavitoba-Iza	Boyacá	15,20	5.015.602.115
18	Soatá - Boavita - La Uvita	Boyacá	20,00	9.650.261.634
19	Belén -Socha - Sácama (Troncal de los Libertadores)	Boyacá	10,00	5.385.776.414
20	Sote - Cómbita	Boyacá	3,70	2.025.432.778

Nº DE GRUPO	NOMBRE DE PROYECTO	DEPTO.	LONGITUD TOTAL (KM)	RECURSOS
20	Tres Esquinas - Ráquira	Boyacá	4,22	1.283.482.058
20	Villa de Leyva - Santa Sofía	Boyacá	5,55	2.450.591.008
21	Acceso a San José de Pare	Boyacá	0,58	509.618.693
21	Moniquirá - Santa Sofía	Boyacá	12,00	6.572.080.255
21	Troncal – Togüí	Boyacá	8,50	4.283.346.702
22	Santa María - San Luis de Gaceno	Boyacá	20,00	9.602.011.723
22	Tenza - La Capilla	Boyacá	3,80	1.311.980.026
22	Garagoa - La Juntas	Boyacá	10,40	4.738.538.888
23	Buenavista - Simijaca	Boyacá	13,75	5.772.808.797
24	Maripí - Santa Helena	Boyacá	13,50	7.512.106.130
25	Otanche - Borbur (Transversal Chiquinquirá – Puerto Boyacá)	Boyacá	15,00	9.347.559.589
26	Transversal Boyacá (Dos y Medio - El Oasis) (segmento)	Boyacá	20,00	11.139.097.127
92	Puente Boyacá - Samacá	Boyacá	12,80	4.775.546.619
		Total Boyacá	**191**	**92.178.620.283**
94	Albania – Curillo	Caquetá	37,00	22.463.613.073
95	Paujil-Cartagena del Chairá	Caquetá	30,00	20.949.816.946
96	Morelia - Valparaíso	Caquetá	20,00	14.104.036.918
		Total Caquetá	**87**	**57.517.466.937**
27	El Crucero - Aguazul	Casanare	14,86	9.200.191.515
28	Hato Corozal -San Salvador- Tame	Casanare	17,00	
29	Trinidad - Bocas del Pauto	Casanare	35,00	18.743.806.542
		Total Casanare	**67**	**27.943.998.057**
30	El Palo (K.140+0000)- Toribío - Jambaló	Cauca	23,50	12.488.203.547
31	Morales - La Toma -Suárez	Cauca	20,00	12.337.277.639
32	Piendamó-Silvia	Cauca	25,00	16.198.497.483
33	Rosas - La Sierra	Cauca	11,00	6.672.946.088
33	El Estrecho - Balboa	Cauca	19,70	11.091.630.231
		Total Cauca	**99**	**58.788.554.988**
52	Badillo (Cesar) - San Juan del César (Guajira)	Cesar	26,20	19.110.837.484
		Total Cesar	**26**	**19.110.837.484**
35	Animas - Tado - Playa de Oro - Mumbú	Chocó	22,00	12.532.360.982
35	Las Animas - Istmina	Chocó	15,00	10.350.370.833
36	Bahía Solano - El Valle	Chocó	10.00	7.383.905.477
37	La Mansa - El Siete - El Carmen	Chocó	20,00	12.423.743.774
		Total Chocó	**67**	**42.690.381.066**
38	La Apartada - Ayapel	Córdoba	25,00	14.187.262.851
39	Montería - Palomas	Córdoba	20,00	9.099.377.756
40	Tierra Alta - Valencia (Los Morales – Valencia)	Córdoba	16,30	7.416.098.511
41	Canalete - Troncal	Córdoba	15,40	7.006.576.230
41	Troncal - Puerto Escondido	Córdoba	18,60	9.648.160.422
42	San Bernardo - Moñitos	Córdoba	21,00	12.006.016.561
		Total Córdoba	**116**	**59.363.492.331**
43	Cambao - Puerto Bogotá	Cundinamarca	40,00	14.602.426.835
44	Hinche - La Peña - Paso del Rejo - Nimaimá - Nocaima - Autp. Medellín Paso del Rejo - Tobia - Autop. Medellín	Cundinamarca	30,00	13.824.864.877
44	Nocaima - Vergara	Cundinamarca	5,56	2.775.530.948
45	San Francisco - Supatá	Cundinamarca	1,38	743.257.947
45	Sasaima - La Vega	Cundinamarca	17,65	8.747.434.876
46	Santa Marta - Palomas - Algodones - cruce a Mámbita (Troncal del Guavio)	Cundinamarca	25,98	11.741.055.424
46	Santa Marta - Palomas - Algodones - cruce a Mámbita (troncal del Guavio)	Cundinamarca	7,00	3.225.301.350
47	Bogotá - Choachí	Cundinamarca	25,00	9.254.790.234
47	Fosca - Cáqueza	Cundinamarca	14,30	7.373.269.250
48	Yacopí - La Palma Troncal de Rionegro	Cundinamarca	23,67	11.545.020.876
49	Pacho - Zipaquirá	Cundinamarca	29,00	11.069.859.631

Nº DE GRUPO	NOMBRE DE PROYECTO	DEPTO.	LONGITUD TOTAL (KM)	RECURSOS
		Total Cundinamarca	**220**	**94.902.812.248**
50	Inírida-Caño Vitina	Guaina	14,00	16.462.254.401
		Total Guainía	**14**	**16.462.254.401**
51	Riohacha - El Pájaro - Manaure	Guajira	53,34	29.122.451.003
		Total Guajira	**53**	**29.122.451.003**
53	La Plata - Valencia (Inzá)	Huila	22,00	10.836.243.583
53	La Plata- Pital	Huila	6,00	3.518.795.485
54	Tesalia - Pacarni	Huila	15,20	7.402.167.302
54	Garza -Zuluaga-Gigante	Huila	8,00	3.340.385.930
55	Acevedo - Pitalito	Huila	7,00	4.064.573.986
55	Ruta 45 - Guacacayo - La Laguna (segmento)	Huila	10,00	5.967.352.961
55	San Agustín - El Estrecho - Obando	Huila	6,00	2.912.761.873
56	Cruce Palermo - Yaguará	Huila	23,64	7.991.744.266
56	Palermo - Santa María	Huila	6,55	3.697.689.396
57	Colombia - Río Venado	Huila	20,01	11.307.650.054
58	Neiva - El Caguán – Caguancito - La Ulloa - Riverita	Huila	14,25	
58	Villavieja - Cucara	Huila	4,00	
		Total Huila	**143**	**61.129.374.036**
59	El Banco -Guamal - Botón de Leyva - Mompox	Magdalena	40,00	16.236.395.384
60	Santa Ana - Pedro Fernández (La Gloria)	Magdalena	15,00	6.151.462.909
61	Fundación Pivijay	Magdalena	51,50	23.390.551.101
61	Salamina - Pivijay - Fundación	Magdalena	3,50	797.655.528
		Total Magdalena	**110**	**46.576.064.922**
62	Puerto López - Puerto Gaitán	Meta	73,00	22.229.863.427
63	Puerto López - Puerto Gaitán	Meta	29,30	23.200.278.421
64	Fuente de Oro - San José del Guaviare	Meta	84,25	33.729.146.012
65	Fuente de Oro - San José del Guaviare	Meta	55,75	25.741.331.764
		Total Meta	**242**	**104.900.619.624**
66	Guachucal - El Espino	Nariño	8,33	2.846.806.918
66	Samaniego - Túquerres	Nariño	2,50	1.440,354.177
66	Chiles-Cumbal	Nariño	11,00	6.608.155.599
67	Córdoba - Troncal	Nariño	8,00	3.814.272.920
67	Funes -Troncal (Pilcuán)	Nariño	7,90	4.529.265.035
67	Iles - Pilcuan	Nariño	8,50	5.939.492.730
67	Potosí - Las Lajas	Nariño	2,56	1.291.871.887
68	Circunvalar Galeras y acceso a Bomboná	Nariño	20,00	11.085.498.362
69	Pasto - Buesaco - El Empate	Nariño	22,88	15.569.378.930
93	Barbacoas - Junín	Nariño	25,00	23.755.514.236
		Total Nariño	**117**	**76.880.610.794**
10	Vías Isla de Providencia PR 0+466-0+730, PR 1+233-1+432, PR 1+456-1+568, PR 3+136-3+191, PR 4+284-4+500	Providencia	0,87	1.428.162.158
11	Vías Isla de Providencia PR5+115-5+196, PR 5+317-5+391, PR 5+448-5+845, PR6+183-6+256, PR 6+311-6+532	Providencia	0,85	1.292.851.961
97	Vías Isla Providencia PR 7+156-8+000	Providencia	0,84	1.396.272.141
98	Vías Isla Providencia PR 8+579-9+000, PR 9+000-9+183, PR9+221-9+345	Providencia	0,73	1.211.346.171
99	10+000, PR 12+522-12553, PR13+323-13+356, PR 14+121- 14+475	Providencia	0,74	1.239.693.624
100	Vías Isla providencial 1 KM Vía Maracaibo	Providencia	1,00	1.625.508.018
		Total Providencia	**5**	**8.193.834.073**
70	Puerto Asís - Santa Ana-Paujil-Puerto Caicedo	Putumayo	26,00	15.165.753.620
70	Villa Garzón - Mocoa	Putumayo	8,00	4.706.703.368
		Total Putumayo	**34**	**19.872.466.988**
71	Armenia - Pueblo Tapao	Quindío	8,00	2.555.149.437
71	Finlandia - Quimbaya	Quindío	15,90	6.724.766.909
72	La Española - Barragán -Génova	Quindío	24,20	8.071.049.662

Nº DE GRUPO	NOMBRE DE PROYECTO	DEPTO.	LONGITUD TOTAL (KM)	RECURSOS
72	La Española - Barragán-Génova	Quindío	5,80	3.808.548.510
		Total Quindío	**54**	**21.159.514.518**
73	La María - El Español	Risaralda	13,60	7.454.203.057
73	La Y - Ecotermales	Risaralda	5,00	2.921.234.339
73	Libare - San José- La Florida	Risaralda	2,70	1.450.823.914
73	Playa Rica - Santa Ana baja - La Unión	Risaralda	3,70	1.205.325.845
73	Termales - Santa Rosa	Risaralda	3,00	1.912.647.400
74	Balboa - Tambores	Risaralda	2,00	1.271.378.640
74	Belén - Remolinos	Risaralda	8,00	3.322.649.406
74	Belén Taparcal	Risaralda	3,64	2.196.040.527
74	La Ceiba - Quinchía	Risaralda	5,10	1.696.219.240
		Total Risaralda	**47**	**23.430.522.368**
101	Grupo 1	San Andrés	3,00	
102	Grupo 2	San Andrés	3,01	
103	Grupo 3	San Andrés	2,82	
104	Grupo 4	San Andrés	0,67	
105	Grupo 5	San Andrés	0,74	
106	Grupo 6	San Andrés	0,74	
107	Grupo 7	San Andrés	0,55	
108	Grupo 8	San Andrés	1,28	
109	Grupo 9	San Andrés	1,13	
110	Grupo 10	San Andrés	1,36	
		Total San Andrés	**15**	
75	Cimitarra - Puerto Araújo	Santander	20,00	7.048.832.262
76	La Belleza - Jesús María	Santander	12,50	5.348.779.190
77	La Paz - Chipatá (segmento)	Santander	12,50	5.466.387.046
78	Charalá - La Cantera	Santander	7,80	5.290.146.762
78	La Cantera - El Encino	Santander	5,00	2.380.893.080
78	Oiba - Guadalupe	Santander	14,00	7.773.878.986
78	Suaita - Vado Real	Santander	4,00	1.073.530.061
79	San Gil - Mogotes	Santander	22,00	8.675.202.615
81	Troncal - Puerto Parra	Santander	10,70	3.371.721.432
81	Troncal (Albania) - La Llana	Santander	30,00	13.388.292.066
82	Anillo Vial Floridablanca - Ruitoque	Santander	12,00	6.072.864.414
82	Girón-Zapatoca	Santander	13,00	6.365 891.329
83	Los Curos - Málaga	Santander	25,00	14.593.425.402
84	Puente Tona - Matanza	Santander	15,00	6.689.468.251
		Total Santander	**204**	**93.539.312.896**
85	Corozal - Betulia Since	Sucre	17,30	5.035.434.285
85	Tolú Viejo - Varsovia – Palmito	Sucre	7,00	3.150.935.607
86	El Viajano - San Marcos -Majagual - Achí	Sucre	48,00	28.561.249.598
87	El Viajano - San Marcos -Majagual - Achí	Sucre	46,70	34.980.509.996
		Total Sucre	**119**	**71.728.129.486**
88	Puerto Carreño- Juriepe	Vichada	12,50	6.950.846.586
		Total Vichada	**13**	**6.950.846.586**
		Total General	**2.487,82**	**1.276.965.895.151**

Ministerio de Transporte

Instituto Nacional de Vías

RED PRIMARIA - PLAN 2.500

DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER

OBJETO	Valor	**Kms	Kms NUEVOS	Km total (aprox.)
CUCUTA – PAMPLONA – MALAGA	43.259.017.547,00	111,10	93,54	204,64
OCAÑA – SARDINATA – CUCUTA	17.766.477.499,00	109,40	19,13	128,53
PAMPLONA-CUESTABOBA	14.838.546.765,00	54,00	–	54,00
TOTAL	75.864.041.811,00	275	113	387

** MANTENIMIENTO – REHABILITACION

CORREDORES MANTENIMIENTO INTEGRAL

CORREDOR	TRAMOS CONTRATADOS	SECTOR	TERRITORIAL	LONGITUD SECTOR	INVERSION (MILLONES DE $)	PLAZO (MESES)
Occidente	Rumichaca –Pasto Mojarras	Rumichaca –Pasto Mojarras	Nariño	209,62	32.634,00	26
	Mojarras – Popayán	Mojarras – Popayán	Cauca	137,30	47.365,10	62
	Cerritos – Medellín	Cerritos – Medellín	Antioquia	236,97	127.257,70	62
	Hatillo – Caucasia	Hatillo – Caucasia	Antioquia	236,56	151.138,80	62
	Caucasia – Sincelejo	Caucasia – Sincelejo	Córdoba y Sucre	180,07	48.383,20	62
				1.000,52	**406.778,80**	
Caribe	Sincelejo – Tolú Viejo – Cartagena	Sincelejo – Tolú Viejo – Cartagena	Sucre y Bolívar	156,76	37.314,10	62
				156,76	**37.314,10**	
Centro	Ibagué – Mariquita y Manizales – Fresno – Honda	Ibagué – Mariquita y Manizales – Fresno – Honda	Tolima y Caldas	247,99	65.658,70	62
				247,99	**65.658,70**	
Nororiente	San Alberto – La Mata y Barrancabermeja – Lebrija	San Alberto – La Mata y Barrancabermeja – Lebrija	Santander y Ocaña	189,71	72.254,80	62
				189,71	**72.254,80**	
Magdalena	La Mata – Bosconia	La Mata – Bosconia	Cesar	176,10	87.353,70	62
				176,10	**87.353,70**	
Pacífico	Buenaventura - Buga	Buenaventura - Buga	Valle	118,20	72.090,10	62
	Calarcá – Ibagué y Variante de Ibagué	Calarcá – Ibagué y Variante de Ibagué	Quindío y Tolima	100,33	76.146,80	62
				218,53	**148.236,90**	
		TOTALES		**1.989,61**	**817.597,00**	

ANEXO 2

Proyectos de infraestructura en puertos

DESCRIPCIÓN	DPTO.	ESTADO	BENEFICIOS DIRECTOS
PROYECTO TERMINADOS, EN EJECUCIÓN O EN LICITACIÓN			
Terminación muro de gaviones y dragado estero de San Antonio en Buenaventura	Valle del Cauca	Convenio firmado en el año 2004. Ejecución en el año 2005	Permitirá el desarrollo de la industria pesquera de Buenaventura
Dragado de mantenimiento y rectificación de la curva de la barra del Canal de acceso al Puerto de Tumaco	Nariño	Contrato terminado en enero de 2005	El mantenimiento restituye a 7.30 metros la profundidad del Canal de acceso al Puerto de Tumaco. La conformación de la trampa permite ampliar la recurrencia de los dragados de mantenimiento
Dragado el Canal de Puerto de Cartagena, sector Bocachica, a 15 mts para tener profundización del mismo	Bolívar	Se profundiza a 15 metros el Canal de acceso en la zona de Bocachica. Se ha dragado en la parte sur del canal en un ancho de 50 m aprox. En este año se terminará el dragado de la parte norte del canal (ancho de 34 metros).	Disminuir la restricción del Canal de acceso, para aumentar su potencial de desarrollo en especial en el tráfico de transbordo
Dragado de mantenimiento del Canal de acceso al Puerto de Barranquilla	Atlántico	Cormagdalena realiza el mantenimiento continuo del Canal de acceso a 30 pies	Permitir el acceso de buques de 26 pies de calado en promedio
Obras de profundización del Canal de acceso a Barranquilla	Atlántico	Se lleva a cabo la licitación para las obras de profundización del Canal de acceso a Barranquilla	Permitir el acceso de buques de hasta 33 pies de calado. Profundización del canal a 40 pies
Puerto de Buenaventura	Valle del Cauca	Terminación de la vía alterna interna al puerto	Mejorar el acceso terrestre al puerto
Puerto de Buenaventura	Valle del Cauca	Construcción túnel de la línea - etapa túnel de exploración	Mejorar el acceso terrestre del interior del país al puerto de Buenaventura
Puerto de Santa Marta	Magdalena	Terminación vía Mamatoco - terminal marítimo, en ejecución	Mejorar el acceso terrestre al puerto
PROYECTO POR EJECUTAR			
Obras del Canal del Dique	Varios	Obras de recuperación ambiental del Canal del Dique, entre otros, se busca solucionar el problema de sedimentación del Canal del Dique. Invías contratará diseños	Evitar los problemas de contaminación y evitar en un futuro la sedimentación del canal

Descripción	Dpto.	Estado	Beneficios Directos
Puerto de Santa Marta	Magdalena	Terminación vía Mamatoco-Quebrada el Doctor	Mejorar el acceso terrestre al puerto
Puerto de Santa Marta	Magdalena	Construcción antepuerto	Mejorar operatividad del puerto
Zona portuaria Golfo de Urabá	Antioquia	Plan maestro de desarrollo portuario y ambiental	Mejorar operatividad del puerto y condiciones ambientales
Puerto de Buenaventura	Guajira	Vía de acceso Puerto Bahía Portete	Mejorar condiciones de acceso a la zona portuaria
Puerto de Buenaventura	Valle del Cauca	Profundización Canal de acceso a 10 metros	Incrementar gradualmente la profundidad del Canal de la zona portuaria de Buenaventura
Inversiones privadas a estimular			
Bahía Málaga			
Bahía de Tribugá			
Aguadulce			
Delta del río Dagua			
Corredor Tumaco Belén de Pará			
Bahía Portete			
Desarrollo Portuario en Bocas de Ceniza			
Golfo de Urabá			
Dibulla			
San Andrés y Providencia			

Nota: Se busca obtener un sistema portuario moderno, que articule las cadenas de abastecimientos globales y nacionales, con estándares de servicio y precios competitivos frente a los de otras economías regionales y que aproveche las oportunidades de generar actividades de valor agregado. Igualmente, propiciar el desarrollo social en las áreas de influencia portuaria.

ANEXO 3

Documento Conpes 3342

Consejo Nacional de Política Económica y Social

República de Colombia

Departamento Nacional de Planeación

Plan de expansion portuaria 2005-2006:

Estrategias para la competitividad del sector portuario

DNP: DIES – ST

Ministerio de Transporte

Versión aprobada

Bogotá, D. C., 14 de marzo de 2005

Tabla de contenido

I. INTRODUCCIÓN
II. SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
A. MISION
B. VISION
C. MODELO PORTUARIO
1. Contexto Global
2. Contexto Regional
3. Contexto Nacional
D. ESTRATEGIAS
1. Costa Atlántica
2. Costa Pacífica
E.INVERSIONES PRIVADAS QUE DEBEN ESTIMULARSE
F. INCREMENTO DE LA EFICIENCIA PORTUARIA
1. Revisión del Esquema Contractual de Concesiones Portuarias
2. Metodología de Cálculo de la Contraprestación
3. Reorganización Institucional
4. Recursos de Contraprestación
5. Sistema de Información Estadística
6. Seguridad
7. Facilitación del Comercio y Logística
G. OTROS LINEAMIENTOS DE POLÍTICA
1. Muelles de Interés Social
2. Muelles Marítimos de Interés Regional
3. Protección a los Litorales Colombianos
4. Muelles Destinados a la Actividad Marítima no Portuaria
5. Manejo Integral de la Zona Costera
6. Reversión de Infraestructura
7. Muelles Carboneros
8. Expansión Marginal de Terminales
9. Puertos Fluviales
III. RECOMENDACIONES

Este documento presenta a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes, el Plan de Expansión Portuaria para el período 2005-2006 y comprende la política del Gobierno Nacional para lograr el aumento de la competitividad del sector portuario.

En desarrollo de la política portuaria colombiana el Gobierno Nacional ha expedido los planes de expansión portuaria que la implementan. En el presente documento se precisan elementos básicos de la política portuaria nacional y se presenta a consideración el plan de expansión portuaria para el período 2005-2006 de acuerdo con lo establecido en el artículo 2º de la Ley 1ª de 1991.

I. INTRODUCCION

Gracias a la reforma implementada en 1991 y la consecuente vinculación de capital privado en la administración de los puertos, Colombia ha logrado posicionar sus temrinales marítimos como eficientes en el contexto sudamericano y ha aumentado su competitividad frente a otros puertos en el Caribe. De esta transición los mayores beneficiarios han sido los usuarios debido a la reducción de tarifas y costos de transporte y las navieras han sido objeto de menores tiempos de espera y de servicio. Los beneficios obtenidos se traducen en aumentos sustanciales de los indicadores básicos de prestación del servicio, descritos a continuación:

Cuadro número 1. Desempeño operativo

Indicador	Antes de 1993	2004
Tiempo espera / Nave / Día	10	Horas o nula
Tiempo atención / buque / puerto / día	10	< 1 día
Horas laborables / día	16	24*
Nº contenedores / buque / hora	16	> 50
Tarifa **	35.33	14.46

Fuente: Supertransporte

* Incluye domingos y festivos, 365 días

** Dólares de 2004.

Aunque los resultados han sido satisfactorios, es necesario continuar la mejora progresiva del sistema portuario nacional, condición que se acentúa debido a las expectativas de crecimiento del comercio exterior y a los retos que impone la globalización económica.

La actividad y niveles de desarrollo de los puertos públicos colombianos muestran una tendencia hacia la especialización en el movimiento de carga: Santa Marta se identifica con los graneles sólidos y el carbón; Barranquilla es una terminal multipropósito; Cartagena viene desarrollando una vocación asociada al movimiento de contenedores con grandes expectativas en el negocio del transbordo, con el riesgo implícito de la alta comeptencia con los puertos del Caribe, Centroamérica y las Antillas en proceso de expansión; Buenaventura es el puerto multipropósito del país con la responsabilidad de realizar los suministros a la Región Andina Colombiana y con una participación creciente en el negocio del transbordo de contenedores; y Tumaco. Sigue siendo un puerto de cabotaje petrolero con crecientes exportaciones de granel líquido principalmente de aceite de palma, de acuerdo con sus características físicas y localización geográfica.

II. SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

Durante el año 2004, el tráfico de mercancías por vía marítima experimentó un crecimiento cercano al 3,7% en todo el mundo en comparación con el año 2003[1], para Colombia esta cifra asciende al 9.0%. Por las regiones portuarias colombianas se movilziaron un total de 86.3 millones de toneladas, de las cuales el 81,9 millones (94,8%) correspondieron a movimientos de comercio exterior[2] tal y como se describe en el cuadro número 2:

Cuadro número 2. Tráfico por Región Portuaria, año 2004

REGION PORTUARIA	C. EXTERIOR	CABOTAJE	FLUVIAL	TRANSITO	TOTAL	PARTICIPACION
Guajira	25.125.901	–	–	–	25.125.901	29,1%
Santa Marta–Ciénaga	27.087.161	28.999	–	3.595	27.119.855	31,4%
B. de Ceniza–Calamar	5.022.959	172.315	133.467	2.408	5.331.148	6,2%
Cartagena	7.509.485	242.497	780.590	2.275.972	10.808.544	12,5%
Golfo de Morrosquillo	6.689.110	40.269	–	–	6.729.380	7,8%
Golfo de Urabá	1.500.000	28.618	–	–	1.528.618	1,77%
Pacífico Medio	8.566.777	–	–	717.234	9.284.011	10,8%
Pacífico Sur	393.368	26.869	–	–	420.237	0,5%
Total	81.894.762	539.567	914.057	2.999.309	86.347.695	100,0%
Participaicón	94,8%	0,6%	1,1%	3,5%	100,0%	

Fuente: Supertransporte.

Se destacan las participaciones sobre el total de las regiones portuarias de Guajira y Santa Marta – Ciénaga, por las cuales principalmente se realiza exportación de carbón, la región de Cartagena que crece en el tráfico de transbordo y la región del Pacífico Medio por el tráfico multipropósito que maneja Buenaventura.

Por otro lado, del total de comercio exterior, 68,2 millones de toneladas (83,3% del comercio exterior) marcan una tendencia que cataloga a nuestros puertos como exportadores. A su vez, en cuanto al tipo de carga en comercio exterior, en el cuadro número 3 encontramos que en volumen, el carbón repreentó el 73,7% de las exportaciones y el 61,4% del total movilizado en el país.

Cuadro número 3. Comercio Exteiror por Tipo de Carga, año 2004

Tipo de carga	Exportación	Importación	Total	Participación
Carbón	50.273.366	–	50.273.366	61,4%
Contenedores	3.893.358	3.573.734	7.467.092	9,1%
Granel líquido	6.829.303	1.469.112	8.298.415	10,1%
Granel sólido	2.064.152	6.533.328	8.597.480	10,5%
Carga general	5.173.185	2.085.224	7.258.409	8,9%
Total	68.233.364	13.661.398	81.894.762	100,0%
Participación	83,3%	16,7%	100,0%	

Fuente: Supertransporte.

Por su parte, las 5 principales sociedades portuarias regionales – SPR de uso público y propiedad de la Nación, sirvieron al sector productivo en general movilizando el 23.8% del total de la carga del país y el 21,4% del comercio exterior colombiano, destacándose la SPR de Buenaventura movilizando el 46.3% de este tipo de carga.

Cuadro número 4. Comercio Exterior en las Sociedades Portuarias Regionales, SPR, año 2004

SPR	Importación	Exportación	Total	Participación
Barranquilla	1.873.119	931.820	2.804.939	16,3%
Buenaventura	5.258.532	2.705.709	7.964.241	46,3%
Cartagena	1.264.046	1.416.638	2.680.685	15,6%
Santa Marta	1.214.765	2.472.140	3.686.905	21,4%
Tumaco	–	62.134	62.134	0,4%
TOTAL	9.610.462	7.588.441	17.198.904	100,0%
PARTICIPACION	55,9%	44,1%	100,0%	

Fuente: Supertransporte.

Por todo lo anterior y como un punto de partida en la nueva política portuaria de nuestro país, reconociendo la importancia estratégica del transporte de mercancías por modo marítimo en la economía nacional, se considera necesaria la adopción de la misión y visión del sistema portuario nacional como lineamientos de política que enmarquen el desarrollo del sector.

A. MISION

Alcanzar un desarrollo equilibrado y sostenible de los puertos colombianos, con la eficiente explotación de la infraestructura pública, la óptima vinculación de capital privado en el desarrollo del sector y la adecuada protección de las zonas de uso público y los recursos ambientales existentes, asegurando la mejora continua de los niveles de eficiencia, así como el aumento de la competitividad del sector facilitando el comercio exterior y generando crecimiento económico para el país.

---

1 Fuente Conferencia de la Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, Unctad.

2 Importaciones y exportaciones.

B. VISION

Tener un sistema portuario moderno, que articule las cadenas de abastecimiento globales y nacionales, con estándares de servicio y precios competitivos frente a los de otras economías regionales y que aproveche las oportunidades de generar actividades de valor agregado. Igualmente propiciar el desarrollo social en las áreas de influencia portuaria.

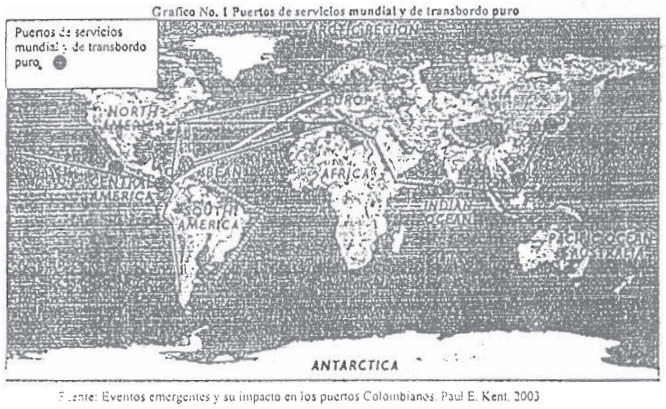
C. MODELO PORTUARIO

1. **Contexto global**

Las principales características del sector naviero y portuario están determinadas por la alta concentración de la carga y la tendencia de contenerización de la misma, la cual concentra cerca del 45% del total movilizado en 5 firmas globales que operan terminales de contenedores con una alta tendencia en la participación de operadores privados en actividades portuarias a nivel mundial. Este hecho y la creciente capacidad de los buques determinan la jerarquización portuaria internacional, en la cual se consolidan grandes puertos especializados en el transbordo desde los cuales se realiza la distribución y recolección de la carga regional (Gráfico Nº 1).

Adicionalmente, han tomado una alta relevancia en el mercado marítimo internacional las posibilidad de encontrar y/o desarrollar actividades de valor agregado atractivas para las grandes navieras sumándole la eficiencia y la seguridad en el terminal, convirtiendo a la relación entre el precio y la calidad como el determinante a la hora de escoger los puntos de atraque de un barco.

Grafico No. 1 Puertos de servicios mundial y de transbordo puro



Con formato: Español (España - alfab. internacional)

Fuente: Eventos emergentes y su impacto en los puertos Colombianos. Paul E. Kent. 2003

Fuente: Eventos emergentes y su impacto en los puertos colombianos, Paúl E. Kent. 2003.

2. **Contexto regional**

El potencial de tráfico de un puerto depende, entre otros, de su proximidad a las rutas de comercio internacional. La ubicación estratégica de nuestro país con respecto a las rutas de comercio norte-sur[3] / oriente-occidente[4] crea una importante expectativa de posicionamiento competitivo a nivel regional.

Por otro lado, se deben tener en cuenta dos hechos en el ámbito regional que tendrán efecto directo en los patrones de las líneas navieras: en el corto plazo corto plazo el aumento de las tarifas para el uso del Canal de Panamá, beneficiaría a los puertos del Pacífico, de acuerdo con su ubicación, y porque las tendencias indicarían que las líneas navieras buscarían alternativas de transbordo para minimizar el uso del canal en el mediano plazo los puertos del Caribe se tenían beneficiados en la medida en que el Canal de Panamá aumente su capacidad[5] y/o tienda a ser más económico, ya que podrían posicionarse como puertos alternativos para las líneas navieras en el mercado del transbordo. Lo anterior generaría una reducción de los fletes para el comercio exterior al convertirse los puertos en puntos atractivos para embarque y desembarque de mercancía.

Adicionalmente, se están consolidando nuevos servicios especializados tanto portuarios como marítimos, como en el caso del desarrollo portuario de Trinidad y Tobago en la consolidación del manejo de productos químicos y el potencial de desarrollo regional de servicios de carga en altamar tipo *ro-ro*[6] principalmente entre Estados Unidos y México.

3. **Contexto nacional**

En el ámbito nacional, se espera un crecimiento de la demanda por la firma de tratados de libre comercio y otros acuerdos comerciales, que obligará la adopción de una logística más sofisticada por parte de cada uno de los eslabones de la cadena de comercio exterior. Todo esto se acentúa con el crecimiento del intercambio comercial intrarregional que marca una tendencia resaltada hacia el manejo de una sola región portuaria en el Pacífico, tal y como se muestra a continuación:

Cuadro número 5. Origen / Destino Cargo Contenerizada año 2003

		ORIGEN / DESTINO					
		ZONA PORTUARIA CARTAGENA					
Destino/origen	**SPR B/ ventura**	**SPR C/gena**	**Contecar**	**Bosque**	**SPR B/quilla**	**SPR Sta. Marta**	**Total**
COSTA ESTE USA+CA	10,76%	15,49%	1,00%	2,40%	4,10%	2,46%	36,20%
SURAMERICA/PACIFICO	13,95%	2,43%	0,10%	1,00%	0,83%	0,01%	18,31%
EUROPA	3,73%	7,30%	2,21%	0,30%	1,16%	2,26%	16,95%
ASIA	8,88%	1,66%	0,30%	0,01%	0,75%	0,25%	11,85%
COSTA OESTE USA+CA	4,42%	2,73%	0,26%	1,10%	1,88%	0,25%	10,66%
SURAMERICA/ATLANTICO	0,96%	3,68%	0,26%	0,23%	0,85%	0,05%	6.03%
TOTAL	43%	33%	4%	5%	10%	5%	100%

No considera contenedores de transbordo. CA: Centroamérica, cálculo sobre 367.264 contenedores.

Fuente: CEPAL.

Por ello es necesario acompañar este previsible incremento con unos niveles de inversión acordes a las perspectivas de la dinámica del mercado, tanto en inversión pública como en participación privada. Sin embargo, un condicionante en el incremento de la eficiencia portuaria, se … de la restricción fiscal por la que atraviesa la Nación, lo que limita la intervención oportuna en el mejoramiento y atención de las necesidades de los accesos a los puertos tanto por agua como por tierra, los cuales están a cargo de la misma.

D) ESTRATEGIAS

Enmarcados en la misión y visión definidos para el sector, se plantear los siguientes lineamientos:

• Propiciar la prestación de servicios portuarios eficientes con un alto nivel de calidad,

• Aumentar la capacidad instalada de uso público.

• Fomentar la competencia en los servicios portuarios, e

• Incentivar la inversión social sostenible;

• Así mismo, debido a la heterogeneidad de condiciones en nuestras dos costas, se plantean estrategias diferentes para la Costa Atlántica y Pacífica.

1. **Costa Atlántica**

La Costa Atlántica se caracteriza por una oferta portuaria diversificada tanto de terminales públicos como de terminales privados y se presenta competencia interportuaria, entre puertos nacionales y otros puertos de la región, competencia basada en la especialización de los servicios en los terminales. En cuanto a la demanda se espera un crecimiento acentuado en graneles secos y contenedores incluyendo el mercado de transbordo. Por otro lado, los terminales ubicados en esta costa tienen restricciones de tipo físico entre los que se destacan: Barranquilla y Cartagena que presentan limitaciones de profundidad en los accesos náuticos o canales de acceso, y Santa Marta que posee restricciones de acceso terrestre y de capacidad de expansión.

La estrategia para la Costa Atlántica consiste en fortalecer los roles asumidos por los puertos, propiciando la competencia, para lo cual se deben adelantar las siguientes acciones:

---

3 Norteamérica – Suramérica.

4 América – Europa – Asia.

5 Existen … conducentes al aumento de la capacidad del Canal de Panamá.

6 … del término RAE on / Roll off consiste en un método de servicio de carga … usando un … que permite el transporte de vehículos rodantes que son cargados y descargados sin … de grúas (Banco Mundial 2001, Port Reform …

• Fomentar la mejoría en la gestión de calidad para los procesos portuarios (certificaciones).

• Incentivar la diversificación de productos de carga general, los movimientos y almacenamiento de graneles secos, y la terminal de contenedores de la zona portuaria de Santa Marta.

• Completar la construcción de la vía alterna interna a Santa Marta, y propiciar acceso ferroviario.

• Facilitar la expansión marginal del terminal de uso público de Santa Marta y fomentar la creación de Zonas de Actividades Logísticas, ZAL.

• Resolver técnicamente el problema del dragado de apertura, mantenimiento y sedimentación en los canales de acceso de Cartagena y Barranquilla y evaluar la posibilidad de transferir los costos de mantenimiento a los usuarios.

• Buscar mayores niveles de inversión privada que mejoren los estándares de servicio en la zona portuaria de Barranquilla[7].

• Facilitar el desarrollo de terminales privadas de uso público en las zonas portuarias de Barranquilla y Cartagena, con el fin de propiciar competencia interportuaria.

• Facilitar la actividad portuaria en el Golfo de Urabá promoviendo el desarrollo logístico mediante la tecnificación de las actividades de fondeo y las áreas de transferencia.

• Facilitar la activación de operaciones en la zona portuaria de la Guajira (por ejemplo: Bahía Portete, Dibulla), propiciando la vinculación de capital privado para el desarrollo portuario.

• Estimular el desarrollo de comercio de carga general y turismo en el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

Desarrollar accesos terrestres al área portuaria de La Guajira Norte.

2. **Costa Pacífica**

La Costa Pacífica posee una oferta portuaria limitada debido al carácter de monopolio natural que posee Buenaventura, ante las condiciones físicas y la especialización en granel líquido de Tumaco. En Buenaventura se presenta una alta saturación de instalaciones con síntomas de congestión, en particular en los tráficos contenerizados, restricciones en la capacidad de los accesos terrestres y un calado insuficiente para el volumen de carga que maneja. La demanda portuaria está caracterizada por el crecimiento acentuado de exportaciones e importaciones ya que este puerto maneja cerca del 45% del comercio exterior colombiano[8], y las posibilidades de recategorización en el ámbito regional ante un posible redireccionamiento de los flujos y el progresivo incremento de las tarifas en el Canal de Panamá.

Por las características portuarias que presenta el Litoral Pacífico, su potencial e importancia conducente al desarrollo del sector, las estrategias planteadas se dividieron en estrategias con visiones de corto y de mediano plazo:

a) **Corto plazo**

• Buscar mayores niveles de servicio que mejoren los estándares de eficiencia en la zona portuaria de Buenaventura.

• Facilitar la expansión marginal del terminal de Buenaventura.

• Fomentar la mejoría en la gestión de calidad para los procesos portuarios (certificaciones).

• Desarrollar una ZAL, e instalaciones de antepuerto para la zona portuaria de Buenaventura.

• Incrementar gradualmente la profundidad del Canal de acceso de la zona portuaria de Buenaventura, evaluando la posibilidad de transferir los costos del dragado de mantenimiento a los usuarios.

• Ampliar la capacidad de los accesos terrestres para la zona portuaria de Buenaventura.

• Adoptar medidas de mitigación de la problemática social preponderante en Buenaventura.

• Incentivar la diversificación de movimiento de productos en la zona portuaria de Tumaco teniendo en cuenta la iniciativa de proyectar el eje que unirá a esta zona con Belén de Pará (Brasil).

b) **Mediano plazo**

• Impulsar y definir un proyecto de puerto complementario en la bahía de Buenaventura, resultado de un análisis multicriterio de las iniciativas existentes.

• Iniciar los estudios para el puerto de aguas profundas en Málaga y establecer con urgencia los requerimientos de inversión para su desarrollo.

• Impulsar el desarrollo portuario para la zona norte del Pacífico (por ejemplo: Bahía de Tribugá) teniendo en cuenta criterios económicos y de sostenibilidad ambiental.

E. INVERSIONES PRIVADAS QUE DEBEN ESTIMULARSE

Mediante el Estatuto de puertos marítimos[9] se establece la participación del sector privado en el desarrollo y construcción de puertos marítimos. Dicho estatuto estableció las disposiciones para el sector portuario en cuanto a su reglamentación, organización y condiciones de operación. Así, la responsabilidad de la Nación se concentra en la conservación y mantenimiento de las vías de acceso a los puertos propiedad de la Nación, mientras que el desarrollo de nuevas infraestructuras para el desarrollo portuario quedó sujeta a la iniciativa del sector privado.

Por lo anterior, las alternativas en desarrollo portuario que se presentan en los dos litorales colombianos deben ser analizadas con una visión integral técnico-económica soportada en una Evaluación Ambiental Estratégica, EAE, del sector portuario, con el fin de que el Gobierno Nacional estimule las inversiones privadas para el desarrollo de proyectos, por ejemplo en las siguientes zonas:

• Bahía Málaga

• Bahía de Tribugá

• Aguadulce

• Delta del río Dagua

• Tumaco – Belén de Pará

• Bahía Portete

• Desarrollo portuario en el río Magdalena desde Bocas de Ceniza hasta Calamar en ambas riberas.

• Golfo de Urabá

• Dibulla

• San Andrés y Providencia.

F. INCREMENTO DE LA EFICIENCIA PORTUARIA

Dadas las estrategias en el corto y mediano plazo que generarán impactos significativos en la mejora de los puertos, se deben tener en cuenta las siguientes consideraciones:

1. Revisión del esquema contractual de concesiones portuarias

Después de realizar un análisis de la situación actual de los principales puertos de uso público y privado[10], y ante la eventualidad de que las Sociedades Portuarias Regionales, SPR, tomen la iniciativa de revisión del esquema contractual de las concesiones, es posible abordar dicho tema de modo que constituya un instrumento idóneo para propiciar nuevos niveles de eficiencia y competitividad acordes con el dinámico y exigente mercado marítimo.

Dicha revisión debería orientarse a facilitar la posibilidad de nuevas inversiones que incrementen la productividad del sistema portuario nacional. Sin embargo, cualquier modificación deberá estar enmarcada dentro de la normatividad vigente, y no podrá restringir la posibilidad de nuevas alternativas de vinculación de capital privado, en atención a garantizar mecanismos de transparencia que respalden el proceso.

Para el concesionario que solicite la modificación del contrato, el órgano competente[11] debe tener en cuenta que este deberá estar a paz

---

7 Comprendida entre Bocas de Ceniza y Calamar, en las márgenes oriental y occidental del río Magdalena.

8 Sin tener en cuenta hidrocarburos y carbón.

9 Ley 1ª de 1991.

10 … en visitas a los agentes que participan en el sector y consultas con expertos internacionales.

11 Instituto Nacional de Concesiones, INCO, o Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena, Cormagdalena, en el ámbito de sus competencias.

y salvo con la Nación y el municipio respectivo por concepto del pago de la contraprestación y las tasas de vigilancia, así mismo, deberá encontrarse a paz y salvo por concepto de las obligaciones ambientales impuestas por las autoridades competentes, y finalmente deberá encontrarse a paz y salvo por concepto de sus obligaciones de carácter tributario. Por otro lado, deberá presentar una propuesta con el plan de inversiones, complementarias a las originalmente pactadas, bajo las cuales se sustentará la solicitud de modificación del contrato.

Teniendo en cuenta que la operación del sistema portuario nacional genera un impacto directo en la economía del país, por cuanto involucra diversos sectores que interactúan en la actividad portuaria, resulta determinante crear una Comisión Intersectorial integrada por las principales entidades del orden nacional, que en coordinación con el órgano competente, tengan una visión integral que permita optimizar la revisión del esquema de concesión actual al momento de abordar la modificación de los contratos. Adicionalmente, para la revisión del esquema se deberán incluir los siguientes criterios:

• Incremento sustancial de la productividad y competitividad del sistema portuario nacional.

• Compromisos en inversión social en el municipio o distrito de influencia, cono referente de renegociación, y con parámetros de referencia para el control en la eficiencia de la inversión.

• Redistribución de responsabilidades que liberen al Gobierno Nacional de compromisos fiscales[12].

• Formas de control basadas en indicadores de calidad de servicio y eficiencia operacional, pautando referentes internacionales con parámetros de referencia para el control de la inversión.

• Prórrogas variables de 10 a 25 años, incluyendo incentivos y penalidades que podrán afectar ese plazo, basado en el cumplimiento de los parámetros de competitividad, eficiencia Y desarrollo social establecidos.

• Mecanismos de auditoría e interventoría que garanticen el cumplimiento de los contratos.

• Normas de calidad y optimización de los sistemas de facilitación del comercio y seguridad.

• Estímulo en el crecimiento de áreas de servicios a través de los espacios destinados al desarrollo de las zonas francas industriales y comerciales del Estado.

• Asignación de riesgos que mantenga la estructurar actualmente vigente.

• Cláusulas que permitan al Estado ejercer terminación anticipada por incumplimiento de estándares establecidos.

• Procedimientos que garanticen transparencia y difusión de información.

2. Metodología de Cálculo de la Contraprestación

La metodología general que debe aplicarse al establecer contraprestaciones por las concesiones portuarias debe estar orientada a desarrollar los siguientes criterios:

1. La contraprestación[13] a recibir estará constituida por: i) una compensación a cambio de la zona de uso público cedida para la actividad comercial, y ii) la infraestructura existente en la misma y su uso eficiente, iii) el movimiento de la carga.

2. La contraprestación será variable en el tiempo, y tendrá en cuenta el cumplimiento de compromisos en calidad de servicio y eficiencia operacional, inversión social y liberación de cargas fiscales al Gobierno Nacional.

3. El canon de contraprestación no deberá comprometer la competitividad del comercio exterior, ni generar distorsiones en la actividad portuaria a través de los valores relativos de los cargos por tipo de servicio (tarifas).

Para aquellos contratos en los que se solicite la modificación basada en una propuesta de nuevas inversiones, la contraprestación estará enmarcada en los lineamientos y procedimientos establecidos para la revisión del esquema contractual del actual modelo de concesión, y en todo caso, será objeto de revisión.

3. **Reorganización institucional**

En cuanto a la actual organización institucional existen entidades del orden nacional y territorial que intervienen en los diferentes aspectos de la actividad portuaria lo cual podría generar eventuales conflictos de competencia.

Con el fin de fortalecer la gestión del Estado, de tal manera que se propenda por el desarrollo de la actividad portuaria se hace necesario evaluar el sistema de competencias entre las entidades estatales en materia de planeación, regulación y control en el sector portuario. Así mismo, se deberán emprender acciones tendientes a clarificar, agilizar y garantizar mecanismos de transparencia en el procedimiento para el otorgamiento de las concesiones portuarias.

4. **Recursos de Contraprestación**

Los ingresos percibidos por concepto de la contraprestación pactada en los contratos de concesión son incorporados al presupuesto del Instituto Nacional de Vías, Invías, como recursos propios. El documento Conpes 3315 de 2004[14], estableció los siguientes lineamientos para la asignación de dichos recursos:

• Facilitar el acceso marítimo a los puertos promoviendo un incremento de la movilización de tráfico de comercio exterior.

• Incrementar la capacidad de los accesos viales a las zonas portuarias facilitando el intercambio modal eficiente entre el puerto y la distribución y/o recepción de carga desde y hacia el interior del país, incluyendo facilidades logísticas conexas (por ejemplo: puertos secos).

• Promover la sostenibilidad ambiental de la zona de influencia del puerto.

Por lo anterior. y de acuerdo a la priorización realizada por el Invías - Ministerio de Transporte, las obras que el Gobierno Nacional tiene proyectado impulsar en el período 2005 - 2014 para el fomento de la actividad portuaria, enmarcadas en la Ley 856 de 2003, sus decretos reglamentarios y la visión "Colombia 2019", se listan a continuación:

Cuadro número 6. Proyectos prioritarios en Zonas Portuarias de Colombia

PROYECTOS ZONAS PORTUARIAS (millones USD)

BOCAS DE CENIZA – CALAMAR	
Profundización Canal de Acceso	20.00
Playas Puerto Colombia	0.56
Mantenimiento infraestructura existente en el río Magdalena	3.97
CARTAGENA	
Dragado Canal de acceso	0.56
Complemento diseños Canal del Dique	0.67
Obras Canal del Dique	32.61
SANTA MARTA – CIÉNAGA	
Terminación vía Mamatoco – terminal marítimo	1.74
Desarrollo vial	26.40
Zona de actividad logística – ZAL (antepuerto)	2.11
PACÍFICO SUR	
Dragado y mantenimiento Canal de acceso	1.90
GOLFO DE URABA	
Plan maestro de desarrollo portuario y ambiental	0.12
Mantenimiento canales de acceso	0.10
GUAJIRA	
Vía acceso Puerto Bahía Portete	13.00
PACÍFICO MEDIO	

[12] Por ejemplo mantenimiento de canales de acceso.

[13] Se estipulará el pago de prima por concepto de la suscripción de un contrato adicional en tiempo, que permite continuar con el uso, goce temporal y exclusivo de los bienes entregados en concesión, esta solo operará para el caso de los concesionarios que tienen a cargo la administración de los terminales portuarios propiedad de la Nación.

[14] Documento Conpes 3315. Inversiones estratégicas prioritarias en zonas portuarias de Colombia, 25 de octubre de 2004.

Terminación construcción vía alterna interna	5.43
Profundización Canal de acceso	8.10
Acompañamiento proyectos portuarios	32.58
Dragado estero de San Antonio	0.59
Zona de actividad logística – ZAL (antepuerto)	2.66
GOLFO DE MORROSQUILLO	
Obras para protección de playas y muelle turístico	3.30
TOTAL	156.40

Fuente: Mintransporte.

En cuanto a la proporcionalidad establecida en la Ley 856 de 2003, entendida como la realización de inversiones en infraestructura con los recursos percibidos por contraprestación en cada zona portuaria y en un período de tiempo determinado, en el siguiente cuadro se puede observar de manera indicativa, como en la medida que el programa de inversiones se ejecuta, se garantiza el cumplimiento y la normatividad, atendiendo las necesidades inmediatas en las zonas portuaria con proyectos de magnitudes importantes y evitando la atomización de los recursos. Adicionalmente, la diferencia presentada se debe al periodo de tiempo objeto del análisis, la cual se solventará en la medida en que se presenten nuevos ingresos y nuevas inversiones a ser cubiertas por los recursos derivados de las contraprestaciones.

Cuadro número 7. Consolidado contraprestaciones e inversiones en zonas portuarias 2005-2014 (millones de dólares)

ZONA PORTUARIA	CONTRAPRESTACION		INVERSIONES		DIFERENCIA
	INGRESOS	%	EGRESOS	%	
Bocas de Ceniza - Calamar	24,97	15.80%	24,53	15.68%	-0,12%
Cartagena	34,03	21.53%	33,84	21.64%	0,11%
Santa Marta - Ciénaga	30,25	19.14/°	30,25	19.34%	0,20%
Pacífico Sur	2,00	1.26%	1,90	1.21%	0.05%
Golfo de Urabá	0.24	0.15%	0,22	0.14%	-0.01%
Guajira	13,14	8.31%	13,00	8.31%	0,001%
Pacífico Medio	50,05	31.67%	49,36	31.56%	-0,11%
Golfo de Morrosquillo	3,38	2.14%	3,30	2.11%	-0,03%
TOTAL	**158,06**	**100%**	**156,40**	**100%**	

Fuente: Mintransporte.

En todo caso, el cuadro número 7 establece en forma indicativa tanto los ingresos derivados de la contraprestación como el monto de las inversiones a ser financiadas con dichos recursos. Se debe tener en cuenta que el recaudo, que está basado en los compromisos contractuales vigentes, puede diferir por diversos factores, entre otros, la mora en el pago de la contraprestación, las recomendaciones derivadas de la revisión del esquema contractual, etc. En cuanto a los egresos, el monto de las inversiones está sujeto a que el Ministerio de Transporte - INVIAS diseñe una metodología multicriterio que determine la priorización de las mismas, a la disponibilidad de estudios y la oportunidad de contratar las obras. Así mismo, si fuera necesario, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, buscará formas para financiar estas obras, que en todo caso serán cubiertas con los recursos de la contraprestación y/o tasas a ser aportadas por los usuarios y las naves.

Adicionalmente, teniendo en cuenta lo expuesto en el documento Conpes 3315 de octubre de 2004[15], el INVIAS establecerá una cuenta interna de los aportes entregados por cada sociedad portuaria. En la medida que estén disponibles los estudios que definan las inversiones a desarrollar, estas se realizarán con cargo a los recursos de cada cuenta, para así dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 856 de 2003. Finalmente, se debe tener en cuenta que las obligaciones del Gobierno Nacional en materia de inversiones para el fomento de actividad portuaria, referidas en el presente documento, serán equivalentes a los ingresos anuales efectivamente recaudados durante el período 2005-2014.

5. **Sistema de Información Estadística**

La información estadística es la base fundamental para la planificación y evaluación de la actividad portuaria, así mismo, establece la base para la coordinación de estrategias de nivel macro para el desarrollo económico del país.

Actualmente, se observa que las estadísticas portuarias existentes no poseen el suficiente grado de desagregación o su validación requiere una considerable labor por parte de las entidades productoras de la información. Por lo tanto, se recomienda proceder a reformular los mecanismos de obtención y procesamiento con el fin de promocionar su divulgación oportuna, y encaminar la unificación del sistema estadístico del sector.

6. **Seguridad**

El concepto de seguridad en el transporte marítimo ha evolucionado en la últimas tres décadas de acuerdo con diferentes sucesos. En los 80 la competencia era exclusivamente nacional y se centraba en el hurto de la carga; en la década de los 90 se agudizó el tráfico de narcóticos acompañado de la inmigración ilegal a países desarrollados. Actualmente, los temas de seguridad posteriores al 11 de septiembre forman parte de tratados y convenios comerciales que se traducen en el desarrollo de medidas de seguridad y protección comunes.

Algunos puertos colombianos han pasado a tener estándares de liderazgo a nivel regional en materia de seguridad portuaria, lo que les ha significado obtener certificaciones que confirman sus acciones en esta materia. A pesar de ello, es necesario que el Estado adopte medidas con el objeto de realizar una óptima divulgación y aplicación de los compromisos internacionales, garantizando las facilidades y libertades necesarias para la optimización del transporte de comercio exterior, controlando así los riesgos de ocurrencia de actos ilícitos en los puertos del país.

7. **Facilitación del comercio y logística**

La eficiencia en procedimientos y costos asociados a la operación portuaria son una parte fundamental en la inserción de productos colombianos en los mercados internacionales.

Para el Gobierno Nacional y para el sector productivo en general, es importante que se logre una coordinación que garantice inspecciones enmarcadas en el cumplimiento de normas internacionales de carácter fito *y* zoosanitarias *y* que además incluyan las inspecciones para el control de la seguridad.

Por lo tanto, es necesario constituir una regulación efectiva que establezca procedimientos logísticos y operativos eficientes al mínimo costo, optimizando tiempos y movimientos en el manejo de la carga y el uso de las áreas portuarias. Lo anterior requiere un desarrollo de infraestructura física y tecnológica que permita:

• Lograr procesos operativos y logísticos que deriven en flujos deficientes de la carga en su acceso al puerto, en sus traslados en el puerto mismo y en los procesos de carga y descarga de las mercancías.

• Profundizar los adelantos en materia de sistemas de información unificada entre las entidades públicas locales involucradas[16] y su relación con los agentes privados. que minimicen los trámites e inspecciones y logren un control eficiente en materia de seguridad y de normas de comercio, sin descuidar los tiempos. calidades y costos asociados a los procesos (por ejemplo: inspecciones únicas, sistematización de trámites, etc.).

• Desarrollar sistemas de información que cumplan con estándares internacionales de calidad que faciliten la comunicación con entidades de control y de seguridad extranjeras, logrando que los puertos locales se encuentren al mismo nivel técnico y operativo que otros puertos regionales.

• Promover y desarrollar una infraestructura locativa y de equipos para el acceso de las mercancías hacia, en y desde el puerto evitando congestión de tráfico de camiones y de navíos, generando espacios de almacenamiento adecuados y realizando inversión en maquinaria que facilite lo anterior.

G. OTROS LINEAMIENTOS DE POLITICA

1. **Muelles de interés social**

Con fundamento en el mandato constitucional[17], el Gobierno Nacional tiene proyectado dentro de su política, estudiar la posibilidad de dar un tratamiento preferencial para estos sectores, tendiente a establecer

---

15 Inversiones estratégicas prioritarias en zonas portuarias de Colombia.

16 Aduanas, Policía Fiscal Aduanera, Policía Antinarcóticos, Instituto Colombiano Agropecuario, ICA; Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos, Invima, etc.

17 Artículo 65. La producción de alimentos gozará de la especial protección del Estado. Para tal efecto, se otorgará prioridad al desarrollo integral de las actividades agrícolas, pecuarias, pesqueras, forestales y agroindustriales, así como también a la construcción de obras de infraestructura física y adecuación de tierras.

un marco de acción, que involucre entre otros aspectos, la fijación de la contraprestación teniendo en cuenta que la actividad desarrollada en estos, forme parte del proceso productivo de las empresas, o constituya fuente de ingresos para la subsistencia de sus familias.

Teniendo en cuenta que la actividad portuaria es una actividad multiproducto, la regulación debe asegurar y promover el bienestar económico y social de sus pobladores, por lo que los muelles según su actividad, podrán ser clasificados de la siguiente manera: en concesiones para movilización de cargas procedentes de actividades de pesca, madereros o forestales y bananeros, en niveles artesanales y/o comerciales e industriales. Sin embargo, los incentivos de promoción de la actividad portuaria desde el punto de vista social, en ningún caso serán objeto de exenciones totales del pago por la explotación de las zonas de uso público.

2. **Muelles: Marítimos de Interés Regional**

En apoyo al proceso productivo que se quiere favorecer, el Ministerio de Transporte a través del Instituto Nacional de Vías estudiará la posibilidad de impulsar la actualización y desarrollo de infraestructura en muelles marítimos de interés regional, las cuales podrán contener inversiones en construcción y mantenimiento de muelles como acción integradora y de protección a las actividades propias de cada región costera.

3. **Protección a los Litorales Colombianos**

Con fundamento en los mandatos constitucionales[18] y en desarrollo de la protección del Estado a actividades e infraestructura física, la cual es integral en la medida que tenga cobertura a aquellas comunidades costeras que finalmente se integrarían con el uso de los muelles, el Ministerio de Transporte a través del Instituto Nacional de Vías estudiará la posibilidad de efectuar estudios e inversiones en proyectos para garantizar la protección de los litorales colombianos, ante los efectos de los fenómenos de erosión marítima y eólica, prioritariamente entre el Golfo de Morrosquillo y Punta de las Vacas.

4. **Muelles Destinados a la Actividad Marítima no Portuaria**

A partir de la expedición del presente documento Conpes y con el fin de preservar los litorales colombianos, el Gobierno Nacional se estudiará la terminación de la gratuidad para aquellos muelles, embarcaderos y en general todas las construcciones destinadas a la actividad no portuaria que ocupen zonas de uso público con fines comerciales.

En todo caso, se tendrán en cuenta las exenciones estipuladas en el artículo 44 de la Ley 1ª de 1991, siempre y cuando la destinación de la infraestructura no sea para actividades comerciales.

5. **Manejo Integral de la Zona Costera**

Teniendo en cuenta la demanda que se espera en servicios portuarios como resultado del incremento del comercio exterior, causado por la recuperación económica nacional y especialmente por los distintos tratados en los que el país se encuentra trabajando en el momento y frente a la posible solicitud de zonas adicionales de uso público, se hace necesario enfatizar en la pertinencia del cumplimiento de los principios, estrategias y metas dirigidas al manejo integrado de las zonas costeras colombianas y su ordenamiento ambiental orientado hacia la sustentabilidad[18]. Igualmente al uso más eficiente y eficaz de los bienes públicos portuarios establecidos en el Estudio de Ordenamiento Físico Portuario Ambiental de los Litorales Colombianos, adoptado por el Documento Conpes 3149[19] del 20 de diciembre de 2001, en el cual se presenta la sectorización de las zonas de manejo para actividades portuarias, de acuerdo con las aptitudes físicas y ambientales para el adecuado aprovechamiento de sus recursos de infraestructura y equipamiento y buscar su mayor complementariedad.

6. **Reversión de Infraestructura**

La Ley 1ª de 1991 determina que al finalizar una concesión portuaria, todas las construcciones e inmuebles por destinación desarrollados o existentes en la zona de uso público entregada, serán cedidos gratuitamente a la Nación. En algunos casos dichos bienes no representan interés económico para el Estado, ni financiero para el sector privado, lo que los convierte en activos inmuebles ociosos que generan gastos administrativos con el objeto de protegerlos y mantenerlos.

Para ello, se incluirá en la cláusula de reversión las diversas modalidades u opciones en las que esta pueda darse. Adicionalmente, el Gobierno Nacional impulsará el cambio normativo conducente a modificar el modo de reversión de las construcciones e inmuebles por destinación de las concesiones, con el objeto de que los equipos sean restituidos y/o cedidos de acuerdo a la conveniencia de la Nación.

7. **Muelles Carboneros**

Las proyecciones del mercado internacional de carbón, elaboradas por la Agencia Internacional de Energía, es un escenario de crecimiento de la economía mundial, señalan para el año 2010 que el comercio externo de carbones térmicos puede ascender a 584.3 millones de toneladas-año.

El pronóstico del carbón térmico muestra a Suramérica representada por Colombia y Venezuela, con un aumento de su participación en el mercado al pasar de 10.3% en el 2002 a 15.0% en el 2010 y a 18.6% en el año 2025. De esta manera la región se puede convertir en el segundo exportador mundial superando a países como Suráfrica, Indonesia y China. Los mercados que absorberían la oferta latinoamericana seguirían siendo el europeo y el continente americano.

Teniendo en cuenta o anterior, la producción debe estar asociada al desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte que respondan efectivamente a la demanda prevista, desarrollo que deberán enmarcarse en el establecimietno de políticas ambientales conducentes a la adopción de procedimientos efectivos en el manejo del material, basada en el sistema de cargue directo con control permanente sobre la emisión de partículas contaminantes.

8. **Expansión Marginal de Terminales**

Con el objeto de solucionar las necesidades de expansión de los puertos de propiedad de la Nación, el Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo realizará un estudio jurídico y económico con el objeto de buscar mecanismos viables para que las áreas destinadas al desarrollo de las zonas francas industriales y comerciales del Estado, se conviertan en opción de expansión de las instalaciones portuarias.

9. **Puertos Fluviales**

Con el objeto de promover el desarrollo del transporte a través de los ríos navegables del país y realizar gestiones de tipo social en sus zonas de influencia, el Ministerio de Transporte a través del Instituto Nacional de Vías, Cormagdalena y la Superintendencia de Puertos y Transportes elaborarán un proyecto de plan de desarrollo fluvial que comprende un estudio de infraestructuras existentes, sistema de promoción de este transporte, mecanismos institucionales de cooperación para los diferentes desarrollos y evaluación estimada de inversiones y sus posibles fuentes de financiación.

III. RECOMENDACIONES

Con base en lo anterior el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al Conpes:

1. Aprobar el Plan de Expansión Portuaria para el período 2005-2006 contenido en este documento.

2. Adoptar la misión y visión del esquema portuario colombiano como lineamiento de política para su desarrollo.

3. Solicitar al Ministerio de Transporte, en el término de 1 mes partiendo de la fecha de aprobación del presente documento, adelantar los trámites necesarios para la creación de una Comisión Intersectorial, conformada por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas en el ámbito de sus competencias, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; el Ministerio de Hacienda Crédito Público, el Ministerio de Ambiente, Vivienda v Desarrollo Territorial, el Ministerio de Minas y Energía y el Departamento Nacional de Planeación, encargada de coordinar y orientar el estudio y revisión del esquema contractual de concesiones en materia portuaria.

---

[18] Lineamientos de la Política Nacional del océano y de las especies costeras, 2001.

[19] Plan de expansión portuaria 2002-2003: Zonificación portuaria para el siglo XXI.

4. Solicitar al INCO y a Cormagdalena, en el ámbito de sus competencias, adoptar las recomendaciones formuladas por la Comisión Intersectorial a la cual se ha hecho referencia, en especial con relación a los ajustes a los contratos de concesiones en materia portuaria.

5. Solicitar al Ministerio de Transporte sus entidades adscritas y vinculadas; al Ministerio de Comercio, industria y Turismo: al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y al Departamento Nacional de Planeación, en el término de 6 meses partiendo de la fecha de aprobación del presente documento, realizar la evaluación multicriterio del puerto complementario del pacífico medio.

6. Solicitar al Invías, en el término de 3 meses partiendo de la fecha de aprobación del presente documento, adelantar el diseño de una metodología que determine la priorización de la inversión de los recursos de la contraprestación portuaria establecida en la Ley 856 de 2003, acorde con los lineamientos establecidos en este documento y los estudios adelantados para tal efecto.

7. Solicitar a la Dirección General Marítima, Dimar, en el término de 3 meses partiendo de la fecha de aprobación del presente documento, presentar al Ministerio de transporte un informe de vulnerabilidad de los principales puertos colombianos, así como un plan de acción para el cabal cumplimiento de los compromisos internacionales de seguridad y protección marítima.

8. Solicitar al Ministerio de Transporte, al Departamento Nacional de Planeación –Programa de renovación y Adminsitración Pública, PRAP– y al Departamento Administrativo de la Función Pública – DAFP, en el término de 6 meses partiendo de la fecha de aprobación del presente documento, revisar, identificar y evaluar los posibles conflictos de competencias entre las entidades que intervienen en el sector portuario y porponer un plan de acción.

9. Solicitar a la Superintendencia de Puertos y Transporte en coordinación con la Dimar, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, DIAN, y las demás entidades que puedan tener información con ingerencia en el tema portuario, la elaboración de un sistema información estadística único, claro y oportuno.

10. Solicitar al Ministerio de Transporte la implementación del Plan Integral de Ordenamiento Portuario, presentado como resultado del Estudio de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental de los litorales colombianos.

11. Solicitar a la Superintendencia de Puertos y Transporte, en el término de 6 meses partiendo de la fecha de aprobación del presente documento, la cuantificación de los costos portuarios y de los impactos económicos de los sobrecostos por falta de eficiencia y falta de facilitación, e instrumentar su medición periódica y publicidad.

12. Solicitar al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en coordinación con el Ministerio de Transporte, adelantar las acciones necesarias para facilitar los procedimientos de inspección y seguridad en la carga de comercio exterior.

13. Encargar al Departamento Nacional de Planeación, Dirección de Desarrollo Territorial en cooperación con el Ministerio de Transporte, la Gobernación del Valle y el municipio de Buenaventura, en el término de 6 meses partiendo de la fecha de aprobación del presente documento la coordinación del estudio para la identificación y propuestas de medidas de mitigación de la problemática social preponderante en el municipio de Buenaventura.

14. Encargar al Ministerio de Transporte el diseño promulgación de los estándares portuarios de competitividad y desarrollo social en un plazo no mayor a 9 meses, con base a referentes internacionales.

15. Encargar al Ministerio de Transporte el desarrollo del estudio para los puertos de las bahías de Málaga y Tribugá.

ANEXO 4

METAS SIGOB AÑO 2005											
MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO Y REHABILITACION DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA A CONTRATAR (102) Y A TERMINAR (108), DE LAS CUALES 23 VIENEN DEL AÑO 2004											
A CONTRATAR	**A TERMINAR**	**DEPARTAMENTO**	**AEROPUERTO**	**ACTIVIDAD**	**VALOR**	**FECHA INICIO CONTRATACION**	**FECHA TERMINACION OBRA**	**LONGITUD**	**ANCHO**	**%AVANCE**	**OBSERVACIONES A MARZO 31 DE 2005**
1	**1**	**REGIONALES**	**TODOS**	**Mantenimiento de la infraestructura administrativa nacional**	**240.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2006**				**PRESUPUESTO ASIGNADO A REGIONALES**
SUBTOTAL											
2		**AMAZONAS**	**LETICIA**	**Mantenimiento pista Aeropuerto de Leticia**	**900.000.000**	**01/03/2005**	**31/11/2006**	**1.800**	**40**		**PROYECTO RADICADO EN ADMINISTRATIVA**
				Interventora mantenimiento pista Aeropuerto de Leticia	**63.000.000**	**01/03/2005**	**31/11/2006**				
3	**2**			**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**30.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
SUBTOTAL					993.000.000						
4	**3**	**ANTIOQUIA**	**RIONEGRO**	**Rocería Centro Vacacional**	**5.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/205**				**ASIGNADO A REGIONALES**
5	**4**		**RIONEGRO**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**30.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/205**				**CONTRATADO**
6	**5**		**PTO. BERRIO**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**29.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/205**				**CONTRATADO**
7	**6**		**CAREPA**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**29.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/205**				**CONTRATADO**
8			**CAREPA**	**Estudios eléctricos, sanitarios y estructurales nuevo terminal**	**250.000.000**	**01/03/2005**	**31/11/2006**				**EN ELABORACION DISEÑOS ARQUITECTONICOS**
9	**7**		**TURBO**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**29.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/205**				**CONTRATADO**
10	**8**		**URRAO**	**Mantenimiento zonas de seguridad limpieza de canales**	**29.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/205**				**ASIGNADO A REGIONALES**
11	**9**		**OTU**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**29.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/205**				**ASIGNADO A REGIONALES**
12	**10**		**AMALFI**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**29.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/205**				**ASIGNADO A REGIONALES**
SUBTOTAL					**459.000.000**						

METAS SIGOB AÑO 2005											
MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO Y REHABILITACION DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA A CONTRATAR (102) Y A TERMINAR (108), DE LAS CUALES 23 VIENEN DEL AÑO 2004											
A CONTRATAR	**A TERMINAR**	**DEPARTAMENTO**	**AEROPUERTO**	**ACTIVIDAD**	**VALOR**	**FECHA INICIO CONTRATACION**	**FECHA TERMINACION OBRA**	**LONGITUD**	**ANCHO**	**%AVANCE**	**OBSERVACIONES A MARZO 31 DE 2005**
13	**11**	**ARAUCA**	**CRAVONORTE**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**28.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
14	**12**		**SARAVENA**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**28.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**CONTRATADO**
15	**13**		**ARAUQUITA**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**29.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
16	**14**		**ARAUCA**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**28.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**CONTRATADO**
17	**15**		**TAME**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**28.181.550**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
SUBTOTAL					**141.181.550**						
18	**16**	**BOYACA**	**PAIPA**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**29.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
SUBTOTAL					**29.000.000**						
19	**17**	**BOLIVAR**	**CARMEN DE BOLIVAR**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**28.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
20	**18**		**MAGANGUE**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**28.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
21	**19**		**MOMPOX**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**28.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
SUBTOTAL					**84.000.000**						
22	**20**	**CAQUETA**	**FLORENCIA**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**29.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
23	**21**		**SAN VICENTE DEL CAGUAN**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**29.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
SUBTOTAL					**58.000.000**						
24	**22**	**CASANARE**	**YOPAL**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**28.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
25	**23**		**PAZ DE ARIPORO**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**28.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
26	**24**		**TRINIDAD**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**28.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
27	**25**		**HATO COROZAL**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**28.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
28	**26**		**TABLON DE TAMARA**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**28.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
SUBTOTAL					**140.000.000**						
29	**27**	**CAUCA**	**POPAYAN**	**Ampliación terminal sala de abordaje Aeropuerto Popayán**	**200.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**PROYECTO RADICADO EN ADMINISTRATIVA**
30	**28**			**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**29.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
31	**29**		**GUAPI**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**29.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
SUBTOTAL					**258.000.000**						
32	**30**	**CESAR**	**VELLEDUPAR**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**28.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
33	**31**		**AGUACHICA**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**28.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
SUBTOTAL					**56.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				
34	**32**	**CORDOBA**	**MONTERIA**	**Mantenimiento terminal**	**60.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**EN ELABORACION PROYECTO**
35	**33**		**MONTERIA**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**29.000.000**		**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
SUBTOTAL					**89.000.000**						
36		**CHOCO**	**CONDOTO**	**Mantenimiento pista**	**600.000.000**	**01/03/2005**	**31/11/2006**	**1213**	**22**		**ELABORACION PROYECTO**
				Interventora mantenimiento pista	**42.00.000**	**01/03/2005**	**31/11/2006**				
37	**34**			**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**29.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**CONTRATADO**
38	**35**		**NUQUI**	**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**29.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**CONTRATADO**
39	**36**			**Mantenimiento pista**	**454.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**	**860**	**12**		**RADICADO PROYECTO EN ADMINISTRATIVA**
40	**37**		**QUIBDO**	**Mantenimiento andenes, vías de acceso a plataforma**	**18.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**ASIGNADO A REGIONALES**
41				**Mantenimiento pista**	**700.000.000**	**01/03/2005**	**31/11/2006**	**1300**	**30**		**ELABORACION PROYECTO**
				Inerventora mantenimiento pista	**49.000.000**	**01/03/2005**	**31/11/2006**				
42	**38**			**Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales**	**29.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**CONTRATADO**
SUBTOTAL					**1.950.000.000**						

METAS SIGOB AÑO 2005											
MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO Y REHABILITACION DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA A CONTRATAR (102) Y A TERMINAR (108), DE LAS CUALES 23 VIENEN DEL AÑO 2004											
A CONTRATAR	A TERMINAR	DEPARTAMENTO	AEROPUERTO	ACTIVIDAD	VALOR	FECHA INICIO CONTRATACION	FECHA TERMINACION OBRA	LONGITUD	ANCHO	%AVANCE	OBSERVACIONES A MARZO 31 DE 2005
43	39	CUNDINAMARCA	GUAYMARAL	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNACION A REGIONALES
44				Mantenimiento calles de rodaje	454.000.000						RADICADO PROYECTO EN ADMINISTRATIVA
				Interventoría	31.780.000						
45			EL DORADO	Mantenimiento CEA	281.308.411	01/03/2005	31/12/2006				RADICADO PROYECTO EN ADMINISTRATIVA
				Interventoría mantenimiento del CEA	19.691.589	01/03/2005	31/12/2006				
46				Mantenimiento terminal El Dorado, segunda etapa	650.000.000	01/03/2005	31/11/2006				PLIEGOS EN BORRADOR E PAGINA WEB, CIERRE 4 DE ABRIL
				Interventoría mantenimiento terminal El Dorado, segunda etapa	45.500.000	01/03/2005	31/12/2006				
47				Mantenimiento franjas laterales de pista	600.000.000	01/03/2005	31/11/2006				ELABORACION PROYECTO
				Interventoría mantenimiento franjas laterales de pista	42.000.000	01/03/2005	31/11/2006				
48	40			Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	45.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A GERENCIA AEROPUERTO
49				Mejoramiento cerramiento Negativa	100.000.000	01/03/2005	31/11/2006				RADICADO PROYECTO EN ADMINISTRATIVA
SUBTOTAL					2.298.280.000						
50	41		RIOHACHA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					28.000.000						
51	42	HUILA	NEIVA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
52	43		PITALITO	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
53	44		GARZON	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
SUBTOTAL					86.000.000						
54		ISLAS	SAN ANDRES	Construcción Cuartel de Bomberos Aeropuerto de San Andrés	668.971.953	01/03/2005	31/11/2006				SE CARGA A LA CONCESION. POR AHORA NO SE EJECUTARA
				Interventoría construcción Cuartel de Bomberos	46.828.037	01/03/2005	31/11/2006				SE CARGA A LA CONCESION. POR AHORA NO SE EJECUTARA
55				Construcción infraestructura complementaria vía perimetral Aeropuerto de San Andrés	1.000.000.000	01/03/2005	31/11/2006				SE CARGA A LA CONCESION. POR AHORA NO SE EJECUTARA
				Interventora construcción infraestructura complementaria vía perimetral Aeropuerto de San Andrés	100.000.000	01/03/2005	31/11/2006				SE CARGA A LA CONCESION. POR AHORA NO SE EJECUTARA
56				Mejoramiento cabecera de pista	1.000.000.000	01/03/2005	31/11/2006				SE CARGA A LA CONCESION. POR AHORA NO SE EJECUTARA
				Interventora mejoramiento cabecera de pista	70.000.000	01/03/2005	31/11/2006				SE CARGA A LA CONCESION. POR AHORA NO SE EJECUTARA
57	45			Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	30.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
58			PROVIDENCIA	Construcción Cuartel de Bomberos	600.000.000	01/03/2005	31/11/2006				PROYECTO PARA REMITIR A DIRECCION ADMINISTRATIVA
				Interventoría construcción Cuartel de Bomberos	42.000.000	01/03/2005	31/11/2006				
59	46			Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	30.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO GERENCIA AEROPUERTO
SUBTOTAL					702.000.000	01/03/2005					
60	47	MAGDALENA	SANTA MARTA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
61				Mantenimiento Sede Vacacional	300.000.000	01/03/2005	31/11/2006				RADICADO PROYECTO EN ADMINISTRATIVA
				Interventoría mantenimiento Sede Vacacional	22.050.000	01/03/2005	31/11/2006				
62	48			Rocería Centro Vacacional	10.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
63	49		FUNDACION	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
64	50		PLATO	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
65	51		EL BANCO	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					444.050.000						

METAS SIGOB AÑO 2005											
MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO Y REHABILITACION DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA A CONTRATAR (102) Y A TERMINAR (108), DE LAS CUALES 23 VIENEN DEL AÑO 2004											
A CONTRATAR	**A TERMINAR**	**DEPARTAMENTO**	**AEROPUERTO**	**ACTIVIDAD**	**VALOR**	**FECHA INICIO CONTRATACION**	**FECHA TERMINACION OBRA**	**LONGITUD**	**ANCHO**	**%AVANCE**	**OBSERVACIONES A MARZO 31 DE 2005**
66		META	VILLA-VICENCIO	Construcción infraestructura complementaria vía perimetral aeropuerto	1.200.000.000	01/03/2005	31/11/2006				APLAZADO PROYECTO 2006
				Interventoría construcción infraestructura complementaria vía perimetral aeropuerto	84.000.000	01/03/2005	31/11/2006				APLAZADO PROYECTO 2007
67	52			Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
68	53		SAN MARTIN	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					1.340.000.000						
69	54	NARIÑO	PASTO	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
70	55		TUMACO	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
71	56		IPIALES	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					87.000.000						
72	57	SANTANDER	B/MANGA.	Mantenimiento de plataforma y señalización	135.000.000	01/03/2005	31/12/2005				PARA ADJUDICAR
73	58			Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
74	59			Mantenimiento terminal Aeropuerto de Bucaramanga	45.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
75	60		B/BERMEJA.	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
SUBTOTAL					238.000.000						
76	61	N. SANTANDER	CUCUTA	Mantenimiento p ista y señalización de Aeropuerto Cúcuta	3.086.542.497	01/03/2005	31/11/2006				PARA AUDIENCIA DE ADJUDICACION
				Interventora mantenimiento pista y señalización de Aeropuerto Cúcuta	216.057.953	01/03/2005	31/12/2005				PUBLICADO EN PAGINA WEB
77	62			Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
78	63			Mantenimiento Terminal de Cúcuta	45.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
79	64		OCAÑA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
SUBTOTAL					3.404.600.450						
80		VAUPES	MITU	Construcción franja central pista	4.822.354.704	01/03/2005	31/11/2006	1880	20		SE REABRIO NUEVAMENTE
				Interventoría construcción franja central pista	337.564.829	01/03/2005	31/11/2006				
81	65	PUTUMAYO	PUERTO ASIS	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					5.188.919.533						
82	66	QUINDIO	ARMENIA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
SUBTOTAL					29.000.000						
83	67	SUCRE	COROZAL	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
SUBTOTAL					28.000.000						
84	68	TOLIMA	FLANDES	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
85	69		IBAGUE	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
86	70		MARIQUITA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
87	71			Mantenimiento hidrosanitario y arquitectónico, Sede Vacacional	101.950.000	01/03/2005	31/12/2005				EN ELABORACION PROYECTO
88	72			Rocería Centro Vacacional	5.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
89	73		CHAPARRAL	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					222.950.000						
90	74	VAUPES	MITU	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					28.000.000						ASIGNADO A REGIONALES
91	75	VALLE	B/VENTURA.	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					29.000.000						
92	76	VICHADA	PUERTO CARREÑO	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
					28.000.000						
TOTAL					18.438.981.533						

PRIORIZADOS EN AUDIENCIAS PUBLICAS

A CONTRATAR	**A TERMINAR**	**DEPARTAMENTO**	**AEROPUERTO**	**ACTIVIDAD**	**VALOR**	**FECHA INICIO**	**FECHA TERMINACION**	**LONGITUD**	**ANCHO**	**% AVANCE**	**OBSERVACIONES**
		CALDAS	PALESTINA	Construcción aeropuerto	800.000.000	01/03/2005	02/12/2006				EN TRAMITE ANTE EL DNP
		GUAINIA	PUERTO INIRIDA	Luces borde de pista	1.250.000.000	01/03/2005	02/12/2006				FIRMADO CONVENIO CON ALCALDIA DE INIRIDA

METAS SIGOB AÑO 2005											
MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO Y REHABILITACION DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA A CONTRATAR (102) Y A TERMINAR (108), DE LAS CUALES 23 VIENEN DEL AÑO 2004											
A CONTRATAR	**A TERMINAR**	**DEPARTAMENTO**	**AEROPUERTO**	**ACTIVIDAD**	**VALOR**	**FECHA INICIO CONTRATACION**	**FECHA TERMINACION OBRA**	**LONGITUD**	**ANCHO**	**%AVANCE**	**OBSERVACIONES A MARZO 31 DE 2005**
		META	**LA MACARENA**	**Ampliación, mantenimiento mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria**	**1.000.000.000**	**01/03/2005**	**02/12/2006**	**1680**	**25**		**EN TRAMITE ANTE DNP**
		NARIÑO	**TUMACO**	**Ampliación, mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria**	**1.700.000.000**	**01/0/2005**	**02/12/2006**				**COMUNITARIO EN TRAMITE ANTE DNP**
		PUTUMAYO	**VILLA GARZON**	**Ampliación pista en 250 metros para opera C-130**	**900.000.000**			**1300**	**20**		**EN TRAMITE ANTE DNP**
			PUERTO ASIS	**Repavimentación de la pista**	**990.000.000**	**01/03/2005**	**02/12/2006**	**1600**	**25**		**EN TRAMITE ANTE DNP**
93		**RISARALDA**	**PEREIRA**	**Ampliación y conformación franjas de seguridad pista**	**1.900.000.000**	**01/03/2005**	**02/12/2006**				**FIRMADO CONVENIO CON EL MUNICIPIO PEREIRA**
		VAUPES	**CARURU**	**Ampliación, mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria**	**800.000.000**	**01/0/2005**	**02/12/200**	**1000**	**30**		**COMUNITARIO EN TRAMITE ANTE DNP**
		VAUPES	**TARAIRA, TERESITA, PIEDRANI, TAPURACUARA Y ANGELES**	**Ampliación, mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria**	**440.000.000**	**01/03/2005**	**02/12/2006**				**EN TRAMITE ANTE DNP**
TOTAL					**1.900.000.000**						
					7.280.000.000						
TELECOMUNICACIONES											
94	**77**	**NIVEL NACIONAL**	**NIVEL NACIONAL**	**Mejoramiento y recuperación de estaciones de Radio-Ayudas**	**1.665.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**EN ESTUDIO**
INFRAESTRUCTURA AMBIENTAL											
95	**78**	**CUNDINAMARCA**	**EL DORADO**	**Tratamiento de aguas residuales**	**450.000.000**		**31/12/2005**				**EN ELABORACION TERMINOS DE REFERENCIA PARA INICIAR PROCESO DE CONTRATACION**
96	**79**	**CUNDINAMARCA**	**EL DORADO**	**Sistema de manejo de residuos sólidos**	**300.000.000**		**31/12/2005**				**EN REVISION TERMINOS DE REFERENCIA**
97	**80**	**CUNDINAMARCA**	**EL DORADO**	**Estudios ambientales**	**300.000.000**		**31/12/2005**				**EN IDENTIFICACION DEL PROYECTO**
98	**81**	**ANTIOQUIA**	**RIONEGRO**	**Tratamiento de aguas residuales**	**350.000.000**		**31/12/200**				**PUBLICADO EN PAGINA WEB**
99	**82**	**CUNDINAMARCA**	**EL DORADO**	**Elaboración de programa de monitoreo de calidad de agua, aire y ruido**	**550.000.000**		**31/12/2005**				**EN REVISION DE TERMINOS**
100	**83**	**NIVEL NACIONAL**	**LETICIA, CUCUTA, YOPAL, V/VICENCIO., SANTA MARTA, VALLEDUPAR, SAN ANDRES, B/AMANGA., NEIVA Y MONTERIA**	**Elaboración de programa de monitoreo de calidad de agua, aire, ruido y manejo de residuos sólidos**	**330.000.000**		**31/12/2005**				**PUBLICADO BORRADOR EN PAGINA WEB**
101	**84**	**NIVEL NACIONAL**	**DIRECCIONES REGIONALES**	**Tratamiento de los sistemas aguas residuales, residuos sólidos, agua potable, control geotécnico, instalaciones hidráulicas y sanitarias y programas de monitoreo de aguas**	**1.549.500.000**		**31/12/2005**				**ASIGNADO RECURSOS A DIRECCIONES REGIONALES Y EN PROCESO. ELABORACION DE TERMINOS POR LAS REGIONALES**
102	**85**	**NIVEL NACIONAL**	**DIRECCIONES REGIONALES**	**Mantenimiento zonas arborizadas y jardines**	**213.000.000**		**31/12/2005**				**ASIGNADO RECURSOS A DIRECCIONES REGIONALES**
SUBTOTAL					**4.042.500.000**						
OFICINA JURIDICA											
		BOLIVAR	**CARTAGENA**	**Compra de 500 viviendas y demolición casas y legalización predios**	**7.047.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**EN CONTRATACION**
SECRETARIA GENERAL											
		CUNDINAMARCA	**BOGOTA**	**Garantía ingresos mínimos segunda pista El Dorado**	**8.000.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				
ADMINISTRACION DE INMUEBLES											
				ADQUISICION TERRENOS							
		NIVEL NACIONAL	**BOGOTA**	**Adquisición terrenos para la ampliación de aeropuertos**	**190.180.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**EN EJECUCION**
		ARAUCA	**ARAUCA**	**Adquisición terrenos para la ampliación de aeropuertos**	**940.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**EN NEGOCIACION**
		SAN ANDRES Y PROVIDENCIA	**SAN ANDRES**	**Adquisición terrenos para la ampliación de aeropuertos**	**0**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**SIN RECURSOS**
		META	**V/VICENCIO.**	**Adquisición terrenos para la ampliación de aeropuertos**	**170.000.000**	**01/03/2005**	**31/12/2005**				**CON ESTUDIO**
		BOLIVAR	CARTAGENA	Adquisición de terrenos para instalación de radioayudas	40.000.000	01/03/2005	31/12/2005				EN ESTUDIO
		SANTANDER	BUCARAMANGA	Adquisición de terrenos para instalación de radioayudas	20.000.000	01/03/2005	31/12/2005				EN ESTUDIO
		VALLE DEL CAUCA	CERRO LA FLORIDA	Adquisición de terrenos para instalación de radioayudas	0	01/03/2005	31/12/2005				SIN RECURSOS
		SAN ANDRES Y PROVIDENCIA	SAN ANDRES	Adquisición de terrenos para instalación de radioayudas	20.000.000	01/03/2005	31/12/2005				EN ESTUDIO
		SUBTOTAL			**1.380.180.000**						
GRAN TOTAL					**47.853.661.533**						
Nota: De los priorizados en audiencias públicas cuenta el de Pereira. Los resaltados en rojo son comunitarios.											
La garantía ingresos mínimos y adquisición de terrenos no cuenta dentro de las metas.											

PROYECTOS QUE VIENEN DEL AÑO 2004 A SER TERMINADOS EN EL AÑO 2005

METAS SIGOB AÑO 2005											
MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO Y REHABILITACION DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA A CONTRATAR (102) Y A TERMINAR (108), DE LAS CUALES 23 VIENEN DEL AÑO 2004											
A CONTRATAR	**A TERMINAR**	**DEPARTAMENTO**	**AEROPUERTO**	**ACTIVIDAD**	**VALOR**	**FECHA INICIO CONTRATACION**	**FECHA TERMINACION OBRA**	**LONGITUD**	**ANCHO**	**%AVANCE**	**OBSERVACIONES A MARZO 31 DE 2005**
	86	AMAZONAS	LETICIA	Construcción llave de volteo de la pista	295.382.670	04-Nov-04	15-Mar-05	50	20	30% .	EJECUCION Consorcio Tarapacá, Contrato 40002620J
SUBTOTAL					**295.382.670**						
	87	ANTIOQUIA	RIONEGRO	Mantenimiento plataforma de carga del Aeropuerto José María Córdova	2.500.000.000	31-Dic-04	01-Jun-05	•	•	-	Proyecto adjudicado. La interventoría se adjudicó el 15 de marzo
	88	ANTIOQUIA	PUERTO BERRIO	Mantenimiento pista	624.000.000	31-Dic-04	05-Abr-05	1000	15	16	Proyecto en ejecución
	89	ANTIOQUIA	CAREPA	Mantenimiento pista	900.000.000	31-Dic-04	01-Jun-05	2180	30	16	Proyecto en ejecución
SUBTOTAL					**4.024.000.000**						
	90	CAUCA	POPAYAN	Mantenimiento pista	1.234.296.237	23-Nov-04	01-Abr-05	1906	30	30	EN EJECUCION Consorcio Aero-Popayán, 4000243 OK
	91	CAUCA	GUAPI	Mantenimiento pista	800.000.000	15-Nov-04	17-Jun-05	1306	20	55	EN EJECUCION Consorcio Guapi-Cauca, 4000249 OK
SUBTOTAL					**2.034.296.237**						
	92	CESAR	VALLEDUPAR	Mantenimiento pista	985.332.427	27-Oct-04	02-May-05	2100	30	70	EN EJECUCION. INICO 27 OCT CONSORCIO LATIN B-B
SUBTOTAL					**985.332.427**						
	93	CHOCO	QUIBDO	Mantenimiento pista	366.000.000	01/12/2004	20-Mar-05	1300	30	55	EN EJECUCION Luis Fernando Hoyos Ardila
SUBTOTAL					**366.000.000**						
	94	CUNDINAMARCA	EL DORADO	Construcción hangar grupo de vuelos	900.000.000	10-Dic-04	06-Jun-05	•	•	27	EN EJECUCION Consorcio C8, en legalización contrato
		CUNDINAMARCA	EL DORADO	Interventora mtto terminal	57.002.749	01-Jun-04	31-Dic-04		23		En ejecución contrato Consorcio SMR, se adicionó en plazo y valor
SUBTOTAL					**957.002.749**						
	95	ISLAS	SAN ANDRES	Mantenimiento del terminal	650.000.000	31-Dic-04	31-Mar-05	•	•	50	EN EJECUCION Consorcio Lasser.
	96	ISLAS	SAN ANDRES	Mantenimiento en plataforma	600.000.000	31-Dic-04	31/06/2005	60	80	35	EN EJECUCION Consorcio AEROPUERTO SAN ANDRES ISLAS.
	97	ISLAS	PROVIDENCIA	Mantenimiento pista	1.400.000.000	03-Nov-04	31/04/2005	1300			
SUBTOTAL					**2.650.000.000**			15	80		ENEJECUCION4000224ok, Consorcio Caribe, en ejecución.
	98	MAGDALENA	SANTA MARTA	Mantenimiento pista	1.900.000.000	01-Feb-04	01-Sep-05	1700	30	5	EN EJECUCION 4000258 ok, CONTRATISTA VIAS Y CONSTRUCCION VIAS S.A., VICON S.A.
SUBTOTAL					**1.900.000.000**						
	99	NARIÑO	PASTO	Construcción taludes en la cabecera de la pista	400.000.000	31-Dic-04	22-May-05	1800	•	55	EN EJECUCION Taludes de Pasto-Representante legal Henry Acero
	100	NARIÑO	IPIALES	Construcción cerramiento	357.000.000	31-Dic-04	31/04/2005	1800	•	25	EN EJECUCION Unión Temporal Fajardo
	101	NARIÑO	IPIALES	Construcción Cuartel de Bomberos	430.000.000	31-Dic-04	31/04/2005	1800	•	15	EN EJECUCION
	102	NARIÑO	TUMACO	Mantenimiento pista	1.249.236.900	29-Nov-04	31-May-05	1600	30	22	EN EJECUCION Unión Temporal Pucalpa-entre obras-Ineconte
	103	NARIÑO	IPIALES	Mantenimiento pista	447.600.000	01-Dic-04	31-Mar-05	1760	28	100	EJECUTADO Unión Temporal Aeropuerto San Luis 2004
SUBTOTAL					**2.883.836.900**						
	104	PUTUMAYO	PUERTO ASIS	Mantenimiento pista y construcción de canales	492.442.565	10-Dic-04	30-Abr-05	1800	25	24	EN EJECUCION
SUBTOTAL					**492.442.565**						
	105	TOLIMA	FLANDES	Mantenimiento pista	250.000.000	15-Nov-04	28-Feb-05	1600	28	100	EJECUTADO Consorcio Construcivil, Contrato 400256OJ
SUBTOTAL					**250.000.000**				80	80	EN EJECUCION CONSORCIO TARAIRA
	106	VAUPES	MITU	Construcción tanque de agua para bomberos	80.000.000	31-Dic-04	30-May-05	•	•		
	107	VAUPES	MITU	Ampliación Cuartel de Bomberos	157.036.229	31-Dic-04	30-May-05	•	•		
SUBTOTAL					**237.036.229**						
	108	VICHADA	PUERTO CARREÑO	Mantenimiento pista	1.900.000.000	31-Dic-04	30-Jun-05	1600	30	15	SUSPENDIDO Consorcio Carreño
SUBTOTAL					**1.900.000.000**						
VALOR PROYECTOS INFRAESTRUCTURA QUE VIENEN DE 2004					**18.975.329.777**						
TOTAL RERCURSOS AÑO 2005					**47.853.661.533**						

MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL

RESPUESTA CUESTIONARIO

ASUNTO: CONPES 3342 PLAN DE EXPANSION PORTUARIA 2005-2006

COMISIÓN SEGUNDA SENADO DE LA REPÚBLICA

PROPOSICIÓN NÚMERO 60 DE 2005

A LA SEÑORA MINISTRA DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL

1. **Cítese al Ministro de Transporte, Ministro de Comercio, Ministra de Ambiente, Ministro de Hacienda, Ministro de Minas, Director de la Dimar, Director del INCO, Director de Invías, Director del Departamento Nacional de Planeación, Superintendente de Puertos, Director de la DIAN, Director del Departamento Administrativo de la Función Pública, para que, por escrito y personalmente, informen en el ámbito de su competencia sobre los resultados de su gestión para cumplir con cada una de las quince (15) "recomendaciones" del Documento CONPES 3342 de marzo 15 de 2005 sobre el "Plan de Expansión Portuaria 2005-2006: Estrategias para la Competitividad del Sector Portuario".**

Dentro del Plan de Expansión Portuaria para el período 2005-2006, que comprende la política del Gobierno Nacional para lograr el aumento de la competitividad del sector portuario, el documento Conpes 3342 de 14 de marzo de 2005, aprobó 15 recomendaciones para continuar la mejora progresiva del sistema portuario nacional, debido a las expectativas de crecimiento del comercio exterior y a los retos que impone la globalización económica. De esas 15 recomendaciones, dos hacen parte del ámbito de competencia del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial:

Recomendación Nº 3. Solicitar al Ministerio de Transporte, en el término de un mes partiendo de la fecha de aprobación del presente documento, adelantar los trámites necesarios para la creación de una Comisión Intersectorial, conformada por los Ministerios de Transporte y sus entidades adscritas en el ámbito de sus competencias, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; el Ministerio de Hacienda y Crédito Público; el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial; el Ministerio de Minas y Energía y el Departamento Nacional de Planeación, encargada de coordinar y orientar el estudio y revisión del esquema contractual de concesiones en materia portuaria.

Este Ministerio, de acuerdo con lo establecido en el Conpes 3342, mediante oficio No. 1400-2-29475 del 22-04-05 del cual se anexa copia, solicitó al Ministerio de Transporte, convocar a la mesa interinstitucional de trabajo para definir el plan de acción a seguir con destino a la revisión del esquema contractual de concesiones en materia portuaria. A la fecha no se ha recibido respuesta por parte del Ministerio de Transporte a esta solicitud.

Recomendación Nº 5. Solicitar al Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas y vinculadas; al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y al Departamento Nacional de Planeación, en el término de seis meses partiendo de la fecha de aprobación del presente documento, realizar la evaluación multicriterio del puerto complementario del Pacífico medio.

El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, a través del convenio de cooperación científica Nº 023 del 2005 suscrito con el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales, Ideam, viene elaborando una propuesta de trabajo para la promoción de la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) del sector transporte, incluido el subsector portuario colombiano, la cual incluye el litoral pacífico. En ese sentido, el pasado 15 de abril se efectuó la presentación al Ministerio de Transporte del alcance de la Evaluación Ambiental Estratégica propuesta.

Adicionalmente, en el oficio Nº 1400-2-29475 del 22-04-05 del cual se anexa copia, se resalta la importancia de que el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas y vinculadas; el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y el Departamento Nacional de Planeación, trabajen de manera conjunta en la definición de la estrategia que permita orientar y llevar a cabo la evaluación multicriterio del puerto complementario del Pacífico medio, tal como quedó establecido en la recomendación quinta del Conpes 3342.

Es bueno resaltar que el Ministerio participó en la sesión del Consejo Nacional de Política Económica y Social donde se aprobó el contenido del Conpes 3342 y las recomendaciones número 1 - "Aprobar el plan de Expansión Portuaria para el período 2005 - 2006 contenido en este documento" y 2 - "Adoptar la misión y visión del esquema portuario colombiano como lineamiento de política de desarrollo".

En el resto de recomendaciones, en especial los numerales seis y siete, aunque no son de competencia directa, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, presto a efectuar su aporte técnico a Invías y a la Dirección General Marítima, Dimar, en la orientación de las inversiones de la contraprestación portuaria establecida en la Ley 856 de 2003, ya que uno de los factores establecidos en la normatividad es el componente ambiental y en el establecimiento de principios de vulnerabilidad ambiental de los puertos colombianos, en el caso de la Dimar.

* * *

Bogotá, D. C., 22 de abril de 2005

Doctor

ANDRES URIEL GALLEGO

Ministro de Transporte Bogotá

Apreciado Ministro:

Después de la aprobación del CONPES 3342 "Plan de Expansión Portuaria 2005 - 2006: Estrategias para la Competitividad del Sector Portuario", quedaron planteadas algunas actividades a desarrollar por nuestras entidades y en respuesta al oficio del Doctor José Leibovich Goldenberg, Secretario Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES, que relaciona la recomendación del numeral tres sobre la creación de una Comisión Intersectorial encargada de coordinar y orientar el estudio y revisión del esquema contractual de concesiones en materia portuaria, de la manera más atenta me permito solicitarle nos indique la fecha por medio de la cual se convocará a las diferentes entidades para dar cumplimiento a dicha recomendación.

De igual manera, resalto la importancia para que el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas y vinculadas; el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial; y el Departamento Nacional de Planeación, trabajen de manera conjunta en la definición de la estrategia que permita orientar y llevar a cabo la evaluación multicriterio del puerto complementario del Pacífico medio, tal como quedó establecido en la recomendación quinta de este CONPES.

Cordialmente,

Sandra Suárez Pérez.

* * *

AERONÁUTICA CIVIL

Bogotá, D. C., 4 de abril de 2005

Doctor

FELIPE ORTIZ MARULANDA

Secretario General

Comisión Segunda del Senado

Carrera 7 Nº 8-68 Oficina 233

Ciudad

Asunto: Su comunicación de fecha 30 de marzo de 2005.

Respetado doctor:

En atención a su escrito del asunto en mención, comedidamente doy respuesta a los puntos que a la Aerocivil se refiere en los siguientes términos:

1. ¿Cuáles son los proyectos nacionales ya presupuestados en dichas áreas para preparar la infraestructura nacional hacia el futuro del Comercio Exterior?

Anexo cuadro en 12 folios.

2. ¿Cuáles son los proyectos ya incluidos y por presupuestar?

La Entidad a través del Banco de Programas y Proyectos de Inversión ha inscrito para la vigencia del 2006 un proyecto global denominado "Mantenimiento y conservación de la infraestructura aeroportuaria a nivel nacional". Una vez la Aerocivil conozca la cuota de inversión que se asigne para esa vigencia se distribuirá entre las diferentes prioridades que exige la operación aérea, garantizando con ello la seguridad aérea y aeroportuaria.

Con estas inversiones se pretende modernizar la infraestructura en aquellos aeropuertos de mayor impacto frente al comercio exterior.

3. **Infraestructura de Puertos y Aeropuertos, proyectados, financiados y por proyectar. Repercusión en el futuro al comercio exterior.**

La infraestructura aeroportuaria nacional que se tiene preparada para el comercio exterior se refiere concretamente a la capacidad de exportar mercancías por vía aérea, al respecto contamos con la siguiente infraestructura:

• El país tiene cuatro (4) aeropuertos categoría 4E, que son aquellos que tienen capacidad para atender aeronaves de cabina ensanchada, aviones que por su tamaño y capacidad de carga justifican ese tipo de operación desde el punto de vista económico.

• El Aeropuerto El Dorado que maneja el mayor volumen de carga en el país, que cuenta con un plan maestro en el que se asigna un desarrollo al Terminal de carga, para que sea ejecutado en la medida en que las operaciones lo ameriten.

• El aeropuerto de Rionegro que igualmente tiene un plan maestro y unas posibilidades de crecimiento respaldadas también en el mismo.

• El aeropuerto de Cali con su Terminal de carga, igualmente tiene posibilidades de crecimiento y plan maestro que define ese crecimiento en el tiempo.

• El aeropuerto de Barranquilla tiene un Terminal de carga con posibilidad de ampliación.

Los demás aeropuertos colombianos no tienen una longitud de pista que justifique las exportaciones de carga, pues solo atienden aeronaves de menor tamaño, no competitivas en el tema manejo de carga.

De otra parte, vale la pena informar que los numerales 3 y 5 del cuestionario no aplican para la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil.

Cualquier información adicional gustosamente le será suministrada.

Atentamente,

Jairo Enrique Vásquez Cardona,

Secretario General.

METAS SIGOB AÑO 2005

MANTENIMIENTO MEJORAMIENTO Y REHABILITACION DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA A CONTRATAR (102) Y A TERMINAR (108) DE LAS CUALES 23 VIENEN DEL AÑO 2004

A CONTRATAR	A TERMINAR	DEPARTAMENTO	AEROPUERTO	ACTIVIDAD	VALOR	FECHA INICIO CONT./TACION	FECHA TERMINACION OBRA	LONGITUD	ANCHO	% AVANCE	OBSERVACIONES A MARZO 31 DE 2005
1	1	REGIONALES	TODOS	Mantenimiento de la infraestructura administrativa nacional	240.000.000	01/03/2005	31/12/2005				PRESUPUESTO ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL											
2		AMAZONAS	LETICIA	Mantenimiento pista aeropuerto de Leticia	900.000.000	01/03/2005	31/11/2006	1.880	40		PROYECTO RADICADO EN ADMINISTRATIVA
3	2			Interventora mantenimiento pista aeropuerto Leticia	63.000.000	01/03/2005	31/11/2006				
				Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	30.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					**993.000.000**						
4	3	ANTIOQUIA	RIONEGRO	Rocería centro vacacional	5.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
5	4		RIONEGRO	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	30.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
6	5		PTO. BERRIO	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
7	6		CAREPA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
8			CAREPA	Estudios eléctricos, sanitarios y estructurales nuevo terminal	250.000.000	01/03/2005	31/12/2006				EN RELACION DISEÑOS ARQUITECTONICOS
9	7		TURBO	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
10	8		URRAO	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
11	9		OTU	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
12	10		AMALFI	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					**459.000.000**						
13	11	ARAUCA	CRAVONORTE	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
14	12		SARAVEN	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
15	13		ARAUQUITA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REIGONALES
16	14		ARAUCA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO

A CONTRATAR	A TERMINAR	DEPARTAMENTO	AEROPUERTO	ACTIVIDAD	VALOR	FECHA INICIO CONT./TACION	FECHA TERMINACION OBRA	LONGITUD	ANCHO	% AVANCE	OBSERVACIONES A MARZO 31 DE 2005
17	15		TAME	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.181.550	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					**141.181.550**						
18	16	BOYACA	PAIPA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					**29.000.000**						
19	17	BOLIVAR	CARMEN DE BOLIVAR	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.00	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
20	18		MAGANGUE	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
21	19		MOMPOX	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					**84.000.000**						
22	20	CAQUETA	FLORENCIA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
23	21		SAN VICENTE DEL CAGUAN	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					**58.000.000**						
24	22	CASANARE	YOPAL	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
25	23		PAZ DE ARIPORO	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
26	24		TRINIDAD	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12//2005				ASIGNADO A REGIONALES
27	25		HATO COROZAL	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
28	26		TABLON DE TAMARA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
29					**140.000.000**						
29	27	CAUCA	POPAYAN	Ampliación terminal sala de abordaje aeropuerto Popayán	200.000.000	01/03/2005	31/12/2005				PROYECTO RADICADO EN ADMINISTRATIVA
30	28			Mantenimiento enes de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
31	29		GUAPI	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					**258.000.000**						
32	30	CESAR	VALLEDUPAR	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
33	31		AGUACHICA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					**56.000.000**						
34	32	CORDOBA	MONTERIA	Manteminiento terminal	60.000.000	01/03/2005	31/12/2005				EN ELABORACION PROYECTO
35	33		MONTERIA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					**89.000.000**						
36		CHOCÓ	CONDOTO	Mantenimiento pista	600.000.000	01/03/2005	31/11/2006	1213	22		EN ELABORACION PROYECTO
				Interventora mantenimiento pista	42.000.000	01/03/2005	31/12/2005				
37	34			Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
38	35		NUQUI	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
39	36			Mantenimiento pista	454.000.000	01/03/2005	31/12/2005	860	12		RADICADO PROYECTO EN ADMINISTRATIVA
40	37		QUIIBDO	Mantenimiento andenes, vías de acceso a plataforma	18.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
41				Mantenimiento pista	700.000.000	01/03/2005	31/12/2006	1300	30		ELABORACION PROYECTO
				Interventoría mantenimiento pista	49.000.000	01/03/2005	31/12/2006				
42	38			Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
SUBTOTAL					**1.950.000.000**						

A CONTRATAR	A TERMINAR	DEPARTAMENTO	AEROPUERTO	ACTIVIDAD	VALOR	FECHA INICIO CONT./TACION	FECHA TERMINACION OBRA	LONGITUD	ANCHO	% AVANCE	OBSERVACIONES A MARZO 31 DE 2005
43	39		GUAYMARAL	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
44				Mantenimiento calles de rodaje	454.000.000						RADICADO PROYECTO EN ADMINISTRATIVA
				Interventoría	31.780.000						
45				Mantenimiento CEA	281.308.411	01/03/2005	31/12/2006				RADICADO PROYECTO EN ADMINISTRATIVA
				Interventoría mantenimiento del CEA	19.691.589	01/03/2005	31/11/2006				
				Mantenimiento terminal El Dorado, segunda etapa	650.000.000	01/03/2005	31/11/2006				PLIEGOS EN BORRADOR EN ...
46		CUNDINAMARCA	EL DORADO	Interventoría mantenimiento territorial El Dorado, segunda etapa	45.500.000	01/03/2005	31/11/2006				PAGINA WEB, CIERRE 4 DE ABRIL
47				Mantenimiento franjas laterales de pista	600.000.000	01/03/2005	31/11/2006				ELABORACION PROYECTO
				Interventoría mantenimiento franjas laterales de pista	42.000.000	01/03/2005	31/11/2006				
48				Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	45.000.000	01/03/2005	31/11/2005				ASIGNADO A GERENCIA AEROPUERTO
49				Mejoramiento cerramiento Engativá	100.000.000	01/03/2005	31/11/2006				RADICADO PROYECTO EN ADMINISTRATIVA
SUBTOTAL					**2.298.280.000**						
50	41		RIOHACHA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					**28.000.000**						
51	42		NEIVA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
52	43		PITALITO	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
53	44		GARZON	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
SUBTOTAL					**86.000.000**						
54			SAN ANDRES	Construcción cuartel de bomberos aeropuerto de San Andrés	668.971.963	01/03/2006	31/11/2006				SE CARGA LA CONCESION, POR AHORA NO SE EJECUTARA
				Interventoría construcción cuartel de bomberos	46.828.037	01/03/2006	31/11/2006				SE CARGA LA CONCESION, POR AHORA NO SE EJECUTARA
55				Construcción infraestructura complementaria vía peatonal aeropuerto de San Andrés	1.000.000.000	01/03/2006	31/11/2006				SE CARGA LA CONCESION, POR AHORA NO SE EJECUTARA
				Interventoría construcción infraestructura complementaria vía perimetral aeropuerto de San Andrés	100.000.000	01/03/2006	31/11/2006				SE CARGA LA CONCESION, POR AHORA NO SE EJECUTARA
56		ISLAS		Mejoramiento cabecera de pista	1.000.000.000	01/03/2006	31/11/2006				SE CARGA LA CONCESION, POR AHORA NO SE EJECUTARA
				Interventoría mejoramiento cabecera de pista	70.000.000	01/03/2006	31/11/2006				SE CARGA LA CONCESION, POR AHORA NO SE EJECUTARA
57	45			Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	30.000.000	01/03/2006	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
58			PROVIDENCIA	Construcción cuartel de bomberos	600.000.000	01/03/2006	31/11/2006				PROYECTO PARA REMITIR A DIRECCION ADMINISTRATIVA
				Interventoría construcción cuartel de bomberos	42.000.000	01/03/2006	31/11/2006				
59	46			Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	30.000.000	01/03/2006	31/12/2005				ASIGNADO GERENCIA AEROPUERTO
SUBTOTAL					**702.000.000**	**01/03/2005**					
60	47	MAGDALENA	SANTA MARTA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
61				Mantenimiento sede vacacional	300.000.000	01/03/2005	31/11/2006				RADICADO PROYECTO EN ADMINISTRATIVA
				Interventoría mantenimiento sede vacacional	22.050.000	01/03/2005	31/11/2006				
62	48			Rocería centro vacacional	10.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
63	49		FUNDACION	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
64	50		PLATO	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
65	51		EL BANCO	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					**444.050.000**						

A CONTRATAR	A TERMINAR	DEPARTAMENTO	AEROPUERTO	ACTIVIDAD	VALOR	FECHA INICIO CONT./TACION	FECHA TERMINACION OBRA	LONGITUD	ANCHO	% AVANCE	OBSERVACIONES A MARZO 31 DE 2005
66		META	VILLAVICENCIO	Construcción infraestructura complementaria vía perimetral aeropuerto	1.200.000.000	01/03/2005	31/11/2006				APLAZADO PROYECTO 2006
				Interventoría construcción infraestructura complementaria vía perimetral aeropuerto	84.000.000	01/03/2005	31/11/2006				APLAZADO PROYECTO 2007
67	52			Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
68	53		SAN MARTIN	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					**1.340.000.000**						
69	54	NARIÑO	PASTO	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
70	55		TUMACO	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
71	56		IPIALES	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					**87.000.000**						
72	57	SANTANDER.	BUCARAMANGA	Mantenimiento de platatorma y señalización	135.000.000	01/03/2005	31/12/2005				PARA ADJUDICAR
73	58			Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/1212005				CONTRATADO
74	59			Mantenimiento terminal aeropuerto de Bucaramanga	45.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
75	60		B/BERMEJA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
SUBTOTAL					**238.000.000**						
76	**61**	NORTE DE SANTENDER	CUCUTA	Mantenimiento pista y señalización de aeropuerto Cucuta	3.086.542.497	01/03/2005	31/11/2006				PARA AUDIENCIA DE ADJUDICACION
				Interventoria mantenimiento pista y señalización de aeropuerto Cucuta	216.057.953	01/03/2005	31/12/2005				PUBLICADO EN PÁGINA WEB
77	**62**			Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
78	**63**			Mantenimiento terminal de Cucuta	45.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
79	**64**		OCAÑA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
SUBTOTAL					**3.404.600.450**						
80		VAUPES	MITU	Construcción franja central pista	4.822.354.704	01/03/2005	31/11/2006	1880	20		SE REABRIO NUEVAMENTE
				Interventoría construcción franja central pista	337.564.829	01/03/2005	31/11/2006				
81	65	PUTUMAYO	PUERTO ASIS	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					**5.188.919.533**						
82	66	QUINDIO	ARMENIA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
SUBTOTAL					**29.000.000**						
83	67	SUCRE	COROZAL	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CONTRATADO
SUBTOTAL					**28.000.000**						
84	68	TOLIMA	FLANDES	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
85	69		IBAGUE	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
86	70		MARIQUITA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
87	71			Mantenimiento hidrosanitario y arquitectónico, sede vacacional	101.950.000	01/03/2005	31/12/2005				EN ELABORACION PROYECTO
88	72			Rocería centro vacacional	5.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
89	73		CHAPARRAL	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					**222.950.000**						
90	74	VAUPES	MITU	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					**28.000.000**						ASIGNADO A REGIONALES
91	75	VALLE	BUENA-VENTURA	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	29.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
SUBTOTAL					**29.000.000**						
92	76	VICHADA	PTO. CARREÑO	Mantenimiento zonas de seguridad y limpieza de canales	28.000.000	01/03/2005	31/12/2005				ASIGNADO A REGIONALES
					28.000.000						
TOTAL					**18.438.981.533**						

PRIORIZADOS EN AUDIENCIAS PUBLICAS											
A CONTRATAR	A TERMINAR	DEPARTAMENTO	AEROPUERTO	ACTIVIDAD	VALOR	FECHA INICIO	FECHA TERMINACION	LONGITUD	ANCHO	% AVANCE	OBSERVACIONES
		CALDAS	PALESTINA	Construcción aeropuerto	800.000.000	01/03/2005	02/12/2006				ENTRANTE ANTE EL DNP
		GUAINIA	PTO. INIRIDA	Luces borde de pista	1.250.000.000	01/03/2005	02/12/2006				FIRMADO CONVENIO CON ALCALDIA DE INIRIDA
		META	LA MACARENA	Ampliación, mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria	1.000.000.000	01/03/2005	02/12/2006	1680	25		EN TRAMITE ANTE DNP
		NARIÑO	TUMACO	Ampliación, mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria	1.700.000.000	01/03/2005	02/12/2006				COMUNITARIO EN TRAMITE ANTE DNP
		P/MYO.	VILLA GARZON	Ampliación pista en 250 metros para opera C-130	900.000.000			1300	20		EN TRAMITE ANTE DNP
			PUERTO ASIS	Repavimentación de la pista	990.000.000	01/03/2005	02/12/2006	1600	25		EN TRAMITE ANTE DNP
93		R/RALDA.	PEREIRA	Ampliación y conformación franjas de seguridad pista	1.900.000.000	01/03/2005	02/12/2006				FIRMADO CONVENIO CON EL MUNICIPIO PEREIRA
		VAUPES	CARURU	Ampliación, mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria	800.000.000	01/03/2005	02/12/2006	1000	30		COMUNITARIO EN TRAMITE ANTE DNP
		VAUPES	TARAIRA, TERESITA, PIEDRANI, TAPURACUARA Y ANGELES	Ampliación, mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria	440.000.000	01/03/2005	02/12/2006				FIRMADO CONVENIO CON
TOTAL					**1.900.000.000**						
					7.280.000.000						
TELECOMUNICACIONES											
94	77	NIVEL NAL.	NIVEL NACIONAL	Mejoramiento y recuperación de estaciones de radio-ayudas	1.665.000.000	01/03/2005	31/11/2005				EN ESTUDIO
INFRAESTRUCTURA AMBIENTAL											
95	78	C/MARCA	EL DORADO	Tratamiento de aguas residuales	450.000.000		31/12/2005				EN ELABORACION TERMINOS DE REEERENCIA PARA INICIAR PROCESO DE CONTRATACION
96	79	C/MARCA	EL DORADO	Sistema de manejo de residuos sólidos	300.000.000		31/12/2005				EN REVISION TERMINOS DE REFERENCIA
97	80	C/MARCA	EL DORADO	Estudios ambientales	300.000.000		31/12/2005				EN IDENTIFICACION DEL PROYECTO
98	81	ANTIOQ.	RIONEGRO	Tratamiento de aguas residuales	350.000.000		31/12/2005				PUBLICDO EN PAGINA WEB
99	82	C/MARCA	EL DORADO	Elaboración de programa de monitoreo de calidad de agua, aire y ruido	550.000.000		31/12/2005				EN REVISION DE TERMINOS
100	83	NIVEL NAL.	LETICIA-CUCUTA-YOPAL-VILLAVICENCIO-SANTA MARTA-VALLEDUPAR-SAN ANDRES-BUCARAMANGA-NEIVA Y MONTERIA	Elaboración de programa de monitoreo de calidad de agua, aire, ruido y manejo de residuos sólidos	330.000.000		31/12/2005				PUBLICADO BORRADOR EN PAGINA WEB
101	84	NIVEL NAL.	DIRECCIONES REGIONALES	Tratamiento de los sistemas aguas residuales, residuos sólidos, agua potable, control geotecnic, instalaciones hidráulicas y sanitarias y programas de monitoreo de aguas	1.549.500.000		31/12/2005				ASIGNADO RECURSOS A DIRECCIONES REGIONALES Y EN PROCESO ELABORACION DE TERMINOS POR LAS REGIONALES
102	85	NIVEL NAL.	DIRECCIONES REGIONALES	Mantenimiento zonas arborizadas y jardines	213.000.000		31/12/2005				ASIGNADO RECURSOS A DIRECCIONES REGIONALES
SUBTOTAL					**4.042.500.000**						
OFICINA JURIDICA											
		BOLIVAR	CARTAGENA	Compra de 500 viviendas y demolición casas y legalización predios	7.047.000.000	01/03/2005	31/12/2005				EN CONTRATACION
SECRETARIA GENERAL											
		C/MARCA	BOGOTA	Garantía ingresos mínimos segunda pista El Dorado	8.000.000.000	01/03/2005	31/12/2005				
ADMINISTRACION DE INMUEBLES											
				ADQUISICION TERRENOS							
		NIVEL N/NAL.	BOGOTA	Adquisición terrenos para la ampliación de aeropuertos	190.180.000	01/03/2005	31/12/2005				EN EJECUCION
		ARAUCA	ARAUCA	Adquisición terrenos para la ampliación de aeropuertos	940.000.000	01/03/2005	31/12/2005				EN NEGOCIACION
		SAN ANDRES Y P/CIA.	SAN ANDRES	Adquisición terrenos para la ampliación de aeropuertos	0	01/03/2005	31/12/2005				SIN RECURSOS
		META	VILLAVICENCIO	Adquisición terrenos para la ampliación de aeropuertos	170.000.000	01/03/2005	31/12/2005				CON ESTUDIO

A CONTRATAR	A TERMINAR	DEPARTAMENTO	AEROPUERTO	ACTIVIDAD	VALOR	FECHA INICIO	FECHA TERMINACION	LONGITUD	ANCHO	% AVANCE	OBSERVACIONES
		BOLIVAR	CARTAGENA	Adquisición de terrenos pista instalación de radioayudas	40.000.000	01/03/2005	31/11/2005				EN ESTUDIO
		S/DER.	B/MANGA	Adquisición de terrenos pista instalación de radioayudas	20.000.000	01/03/2005	31/12/2005				EN ESTUDIO
		V/CAUCA	CERRO LA FLORIDA	Adquisición de terrenos pista instalación de radioayudas	0	01/03/2005	31/12/2005				SIN RECURSOS
		SAN ANDRES Y P/CIA.	SAN ANDRES	Adquisición de terrenos pista instalación de radioayudas	20.000.000	01/03/2005	31/12/2005				EN ESTUDIO
		SUBTOTAL			**1.380.180.000**						
GRAN TOTAL					**47.853.661.533**						
Nota: De los priorizados en audiencias públicas cuenta el de Pereira. Los resultados en rojo son comunitarios											
La garantía ingresos mínimos y adquisición de terrenos no cuentan dentro de las metas											
PROYECTOS QUE VIENEN DEL AÑO 2004 A SER TERMINADOS EN EL AÑO 2005											
A CONTRATAR	**A TERMINAR**	**DEPARTAMENTO.**	**AEROPUERTO**	**ACTIVIDAD**	**VALOR**	**FECHA INICIO**	**FECHA TERMINACION**	**LONGITUD**	**ANCHO**	**% AVANCE**	**OBSERVACIONES A NOVIEMBRE 30 DE 2004**
	86	AMAZONAS	LETICIA	Construcción llave de volteo de la pista	295.382.670	04 nov-04	15 mar-05	50	20	30%	EJECUCION "consorcio Tarapaca, contrato 4000262OJ".
SUBTOTAL					**295.382.670**						
	87	ANTIOQUIA	RIONEGRO	Mantenimiento plataforma de carga del aeropuerto José María Córdoba	2.500.000.000	31 dic-04	01 jun-05	*	*		Proyecto adjudicado. La interventoría se adjudicó 15 de marzo
	88	ANTIOQUIA	PTO. BERRIO	Mantenimiento pista	624.000.000	31 dic-04	05 abr-05	1000	15	16	Proyecto en ejecución
	89	ANTIOQUIA	CAREPA	Mantenimiento pista	900.000.000	31 dic-04	01 jun-05	2180	30	16	Proyecto en ejecución
SUBTOTAL					**4.024.000.000**						
	90	CAUCA	POPAYAN	Mantenimiento pista	1.234.296.237	23 nov-04	01 abr-05	1906	30	30	EN EJECUCION, consorcio Aeropopayán, 4000243 OK.
	91	CAUCA	GUAPI	Mantenimiento pista	800.000.000	15 nov-04	17 jun-05	1306	20	55	EN EJECUCION, consorcio Guapí-Cauca, 4000249 OK.
SUBTOTAL					**2.034.296.237**						
	92	CESAR	VALLEDUPAR	Mantenimiento pista	985.332.427	27 oct-04	02 may-05	2100	30	70	EN EJECUCION. INICIO 27 OCT CONSORCIO LATIN B-B
SUBTOTAL					**985.332.427**						
	93	CHOCO	QUIBDO	Mantenimiento pista	366.000.000	01/12/2004	20 mar-05	1300	30	55	EN EJECUCION Luis Fernando Hoyos Ardila
SUBTOTAL					**366.000.000**						
	94	CUNDINAMA	EL DORADO	Construcción hangar grupo de vuelos	900.000.000	10 dic-04	06 jun-05	*	*	27	EN EJECUCION Consorcio C8, en legislación contrato
		CUNDINAMA	EL DORADO	Interventoría mtto terminal	57.002.749	01 jun-04	31 dic-04			23	En ejecución contrato Consorcio SMR, se adicionó en plazo y valor
SUBTOTAL					**957.002.749**						
	95	ISLAS	SAN ANDRÉS	Mantenimiento del terminal	650.000.000	31 dic-04	31 mar-05	*	*	50	EN EJECUCION Consorcio Lasser
	96	ISLAS	SAN ANDRÉS	Mantenimiento en plataforma	600.000.000	31 dic-04	31/06/2005	60	80	35	EN EJECUCION Consorcio Aeropuerto San Andrés Islas
	97	ISLAS	PROVIDENCIA	Mantenimiento pista	1.400.000.000	03 nov-04	31/04/2005	1300	15	80	EN EJECUCION 4000224OK, Consorcio Caribe, en ejecución
SUBTOTAL					**2.650.000.000**						
	98	MAGDALENA	STA. MARTA	Mantenimiento pista	1.900.000.000	01 feb-04	01 sept-05	1700	30	5	EN EJECUCION 4000258OK, CONTRATISTA VÍAS Y CONSTRUCCIÓN VÍAS S.A. VICON S.A.
SUBTOTAL					**1.900.000.000**						
	99	NARIÑO	PASTO	Construcción taludes en la cabecera de la pista	400.000.000	31 dic-04	22 may-05	1800	*	55	EN EJECUCION Taludes de Pasto – Representante legal Henry Acero
	100	NARIÑO	IPIALES	Cosntrucción cerramiento	357.000.000	31 dic-04	31/04/2005	1800	*	25	EN EJECUCION Unión Temporal Fajardo
	101	NARIÑO	IPIALES	Construcción cuartel de bomberos	430.000.000	31 dic-04	31/04/2005	1800	*	15	EN EJECUCION
	102	NARIÑO	TUMACO	Mantenimiento pista	1.249.236.900	29 nov-04	31 may-05	1600	30	22	EN EJECUCION Unión Temporal Pucalpa - entre obras- Ineconte
	103	NARIÑO	IPIALES	Mantenimiento pista	447.600.000	1º-dic-04	31 mar-05	1760	28	100	EJECUTADO Unión temporal Aeropuerto San Luis 2004
SUBTOTAL					**2.883.836.900**						

A CONTRATAR	A TERMINAR	DEPARTAMENTO.	AEROPUERTO	ACTIVIDAD	VALOR	FECHA INICIO	FECHA TERMINACION	LONGITUD	ANCHO	% AVANCE	OBSERVACIONES A NOVIEMBRE 30 DE 2004
	104	PUTUMAYO	PUERTO ASIS	Mantenimiento pista y construcción de canales	492.442.565	10 dic/04	30 abr-05	1800	25	24	EN EJECUCION
SUBTOTAL					**492.442.565**						
	105	TOLIMA	FLANDES	Mantenimiento pista	250.000.000	15 nov-04	28 feb-04	1600	28	100	EJECUTADO Consorcio Construcivil, contrato 400256OJ
SUBTOTAL					**250.000.000**						
	106	VAUPES	MITU	Construcción tanque de agua para bomberos	80.000.000	31 dic-04	30 may-05	*	*	80	EN EJECUCION CONSORCIO TARAIRA
	107	VAUPES	MITU	Ampliación cuartel de bomberos	157.036.229	31 dic-04	30 may-05	*	*	80	
SUBTOTAL					**237.036.29**						
	108	VICHADA	PTO. CARREÑO	Mantenimiento pista	1.900.000.000	31 dic-04	30 jun-05	1600	30	15	SUSPENDIDO Consorcio Carreño
SUBTOTAL					**1.900.000.000**						
VALOR PROYECTOS INFRAESTRUCTURA QUE VIENEN DEL 2004					18.975.329.777						
TOTAL RECURSOS AÑO 2005					**47.853.661.533**						

* * *

Instituto Nacional de Vías

OAP-010350

Bogotá D.C., 6 de abril de 2005

Doctor

FELIPE ORTIZ MARULANDA

Secretario General

Comisión Segunda Constitucional Permanente

Senado de la República

Bogotá, D.C.

Asunto: Oficio Proposición 60 del Senado de la República, fechado el 30 de marzo de 2005 Respetado Doctor Ortiz:

En atención al oficio de la referencia, relacionado con la Proposición número 60 de 2005, presentada por el Senador Manuel Ramiro Velásquez Arroyave, le informo lo siguiente:

Pregunta 1:

¿Cuáles son los proyectos nacionales ya presupuestados en dichas áreas para reparar la infraestructura nacional hacia el futuro comercio exterior?

Respuesta:

A continuación presento una relación de los Planes, Programas y Proyectos más representativos a cargo del Instituto Nacional de Vías, de gran incidencia para el desarrollo del comercio y la competitividad de nuestros productos:

La estructura actual de Invías se estableció mediante Decreto 2056 del 24 de julio de 2003, que fijó al instituto el objeto de: "la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada en la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamentos dados por el Ministerio de Transporte".

A partir de ese momento y de acuerdo con las competencias asignadas al Instituto Nacional de Concesiones, Inco, fueron separadas del Invías las funciones relacionadas con la Red Vial Concesionada.

El Instituto Nacional de Vías realiza su proceso productivo de diseño, desarrollo y ejecución de las obras de infraestructura tomando como insumos el Plan Nacional de Desarrollo, la política vial de la Nación, los recursos apropiados anualmente mediante la ley de presupuesto y la red férrea, de carreteras, puentes, túneles, ríos y puertos a su cargo.

Infraestructura a cargo del Invías

La Red Carretera Primaria está compuesta por:

	km	Número
Red Carretera Primaria	**14.285**	
Pavimentada	9.753	
Afirmada	4.532	
Número de Puentes		**2.296**
Número de Túneles		**34**
Red carretera Terciaria	**27.577**	
Red Férrea	**1.322**	
Red Fluvial	**16.877**	
Primaria	8.423	
Secundaria	8.454	

Los puertos fluviales se clasifican en dos grandes grupos:

Puertos de interés nacional: Cumplen funciones de centros de transferencia de carga, sirven de acceso a las capitales departamentales o están localizados en zonas fronterizas. Actualmente se cuenta con 32 puertos de interés nacional, de los cuales 11 están a cargo de Cormagdalena.

Puertos de carácter regional: Incluye 52 puertos aproximadamente, caracterizados por prestar servicios que cubren necesidades de transporte local y regional.

El Invías tiene a su cargo el dragado a los accesos de los puertos marítimos localizados en las ciudades de: Barranquilla, Santa Marta, Cartagena, Buenaventura, Tumaco, San Andrés y Providencia.

Igualmente, el país cuenta con 34 túneles los cuales se encuentran ubicados en las siguientes carreteras:

Carretera	Número de túneles
Buga-Buenaventura	4
Pasto-Popayán	2
Bogotá-Villavicencio	7 (Bijagual, Buenavista, Boquerón y cuatro túneles en quebrada Blanca, dos de ellos falsos).
Medellín-Turbo	2 (La Llorona y el túnel de San Jerónimo, actualmente en construcción).
Sisga-Guateque-El Secreto	15 (Juntas, Pozo Azul, El Infierno, Volador, Trapiche, Ventarrón, El Salitre, El Polvorín, Esmeralda, Presa, Pluma de Agua, Cascada, Moyas, Muro 1 y Muro 2).
Altamira-Florencia	4

En los últimos años, el Invías ha construido y/o mejorado las especificaciones técnicas de importantes corredores viales, acorde con los requerimientos de la globalización y las necesidades internas del país. Dentro de las cuales se destacan por su magnitud, las siguientes:

• Construcción de la troncal del Magdalena medio, Puerto Boyacá-San Alberto.

• Rectificación, ampliación y rehabilitación de la vía Pasto-Tumaco de la transversal Tumaco-Mocoa.

• Construcción del puente internacional San Miguel en la frontera con el Ecuador.

• Mejoramiento y pavimentación de la vía al mar, Medellín-Turbo.

• Construcción de la carretera Mocoa-Pitalito

• Construcción y rehabilitación de la carretera Cartagena-Lomitarena-Barranquilla.

• Construcción del puente Yuto en la carretera Las Animas-Quibdó.

• Mejoramiento de la carretera Santa Marta-Riohacha- Paraguachón.

• Construcción y mejoramiento de la vía Bogotá-Villavicencio, incluidos los túneles de Bigagual, Buenavista y Boquerón, y los viaductos Chirajara, Casa de Teja y Pipiral.

• Construcción de la doble calzada La Caro-Briceño y la Caro-Zipaquirá.

• Mejoramiento de la vía puente el Cortijo-Siberia-La Punta-El Vino.

• Mejoramiento de la vía Fontibón-Facatativá-Los Alpes.

• Construcción de la vía Altamira-Florencia.

• Construcción del sector San Vicente del Caguán-La Mina-Perlas III-Las Morras de la transversal Neiva-San Vicente del Caguán.

• Construcción del puente Nowen en la vía Granada-San José del Guaviare.

• Mejoramiento y pavimentación de la vía Plato-Bosconia, de la transversal Carmen-Bosconia-Valledupar-Maicao.

• Construcción del puente sobre el río Magdalena entre Zambrano y Plato.

• Construcción del viaducto Pereira-Dosquebradas.

• Construcción del puente Pescadero vía San Gil-Bucaramanga.

• Mejoramiento y pavimentación de la troncal del Llano, Villavicencio-Yopal-Hato Corozal.

• Mejoramiento y pavimentación de las vías Granada-Villavicencio-Puerto López y Villavicencio-Cumaral, de la malla vial del Meta.

• Construcción de las variantes Chinchiná, Santa Rosa y la Romelia-El Pollo, en el Eje Cafetero.

• Construcción de las variantes de Popayán e Ibagué.

• Construcción del Anillo Oriental de Cúcuta.

• Rehabilitación de la vía Oiba-Socorro-San Gil.

• Construcción y pavimentación del sector Cisneros-Puerto Berrío, de la transversal Tribugá-Medellín-Arauca.

• Pavimentación de la carretera Laberinto-Paicol-La Plata.

• Construcción del puente La Balsa en la vía Villavicencio-Puerto López.

• Construcción del puente Siberia en la vía San Vicente del Caguán-La Mina.

• Rehabilitación de la vía Armenia-La Línea-Ibagué.

• Construcción y pavimentación de la vía Arboletes-Puerto Rey-Montería.

• Construcción de las variantes Mamonal-Gambote y variante de Cartagena.

El Invías adelanta actualmente importantes acciones dirigidas a la modernización de la Red Vial Nacional, en un importante número de proyectos dentro de los cuales destacamos los siguientes:

• Mejoramiento y pavimentación de la carretera Fuente de Oro-San José del Guaviare.

• Mejoramiento y pavimentación de la carretera Quibdó-Yuto-Las Animas. Transversal Las Animas-Bogotá.

• Construcción de la conexión vial entre los valles de Aburrá y el río Cauca, que incluye la construcción del túnel San Jerónimo. Proyecto que se desarrolla en cumplimiento de convenio con la Gobernación de Antioquia, el municipio de Medellín y el Area Metropolitana. Troncal Medellín-Turbo.

• Construcción del puente sobre el río Magdalena en la Carretera Barrancabermeja-Yondó.

• Mejoramiento y pavimentación de la transversal del Carare.

• Mejoramiento y mantenimiento de la carretera Junín-Barbacoas.

• Construcción y pavimentación Altamira-Florencia.

• Construcción de la conexión de las variantes Chinchiná y Santa Rosa.

• Construcción y mejoramiento Bogotá-Villavicencio. Transversal Buenaventura-Villavicencio-Puerto Carreño.

• Construcción de la vía alterna al puerto de Santa Marta.

• Pavimentación de la carretera Puerto López-Puerto Gaitán. Transversal Buenaventura-Villavicencio-Puerto Carreño.

• Construcción de la carretera Paz de Ariporo-La Cabuya. Troncal Villagarzón-Saravena.

• Construcción de la vía altera interna al Puerto de Buenaventura.

• Mejoramiento y pavimentación de la carretera el Viajano-San Marcos. Transversal Puerto Rey-Montería-Tibú.

• Mejoramiento y pavimentación de la transversal de la depresión Momposina.

• Mejoramiento y pavimentación de la Circunvalar del Galeras.

Pregunta 2:

¿Cuáles son los proyectos ya incluidos y por presupuestar?

Respuesta:

La Entidad cuenta con un Plan de Acción Institucional para el período 2003-2006, basado en los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo "Hacia un Estado Comunitario", y ha identificado una Misión que establece el quehacer de la organización y logra proyectarla en un horizonte de mediano y largo plazo.

"Construir, mantener y consolidar un sistema de infraestructura de transporte seguro para la movilidad e integración nacional e internacional de Colombia, que contribuya al desarrollo sostenible y a la competitividad, contando con un equipo humano comprometido con la transparencia, la calidad y efectividad, promoviendo y utilizando el conocimiento y la tecnología".

Para atender las exigencias del nuevo escenario comercial, el Invías, de manera simultánea con las actividades señaladas, y las acciones de rehabilitación y mantenimiento en la mayor parte de la Red Vial Nacional, estructuró un programa para recuperar y mantener 2.000 kilómetros de carreteras, durante los próximos 5 años, incluido el presente, con inversiones previstas por valor total de $817.579,0 millones.

Se trata del mantenimiento integral de 6 corredores viales, seleccionados por su ubicación geográfica, estratégica y especificaciones técnicas que permiten el tránsito de importantes volúmenes de carga, de manera segura y confortable, condiciones que contribuyen a la disminución de los costos de operación vehicular hacia el desarrollo comercial colombiano (ver cuadro anexo).

Con este programa Invías pretende intervenir las carreteras por donde circula el 23% del tráfico del país.

Los corredores seleccionados son los siguientes:

• Mejoramiento y mantenimiento integral de la ruta Rumichaca-Popayán, Cerritos-Medellín-Caucasia-Sincelejo, del corredor vial de Occidente, recorre los departamentos de Nariño, Cauca, Valle, Risaralda, Caldas, Antioquia, Córdoba y Sucre.

• Mejoramiento y mantenimiento integral de la ruta Sincelejo-Toluviejo-Cartagena, del corredor vial del Caribe, recorre los departamentos de Sucre y Bolívar.

• Mejoramiento y mantenimiento integral de la ruta Manizales-Fresno-Mariquita e Ibagué-Mariquita, del corredor vial del Centro, recorre los departamentos de Caldas y Tolima.

• Mejoramiento y mantenimiento integral de la ruta Barrancabermeja-Lebrija, San Alberto-La Mata, del corredor vial Nororiente, recorre el departamento de Santander.

• Mejoramiento y mantenimiento integral de la ruta La Mata-Bosconia del corredor vial del Magdalena, recorre el departamento del Cesar.

• Mejoramiento y mantenimiento integral ruta Buenaventura-Buga; La Paila-Armenia y variante de Ibagué, del corredor vial del Pacífico, recorre los departamentos de Valle del Cauca, Quindío y Tolima.

El pasado mes de enero de 2005 comenzó la excavación del túnel piloto del túnel de La Línea que permitirá conocer el riesgo geológico del sector y definir cómo será el túnel definitivo.

Comunicará a Cajamarca, Tolima, con Calarcá, Quindío.

La obra reducirá el recorrido entre Bogotá y Buenaventura en hora y media para vehículos pesados y en 40 minutos para livianos.

Longitud: 8,6 km.

Diámetro: 4,5 metros.

Costo total: $82.450 Millones.

En la vigencia 2005: $36.000 Millones.

Tiempo de ejecución: 36 meses.

Así, considerando la topografía colombiana y las distancias entre los principales centros de producción y los puertos, con importantes aportes presupuestales y participación del sector privado, las carreteras colombianas contribuirán de manera significativa al transporte y la movilidad y serán una fortaleza para la competitividad de nuestros productos y el desarrollo del comercio exterior, dentro del marco de acuerdos comerciales como el TLC-CAN y Mercosur.

Pregunta 3:

¿Cubrimiento de los 2.500 kilómetros por pavimentar y la repercusión en el TLC y en CAN-Mercosur, cuál en comercio exterior en general?

Respuesta:

El Gobierno Nacional, haciendo un gran esfuerzo de austeridad en el gasto administrativo, está comprometido con el "Plan 2.500" que proyecta reconstruir y pavimentar en el presente cuatrienio 3.000 kilómetros de carreteras de las redes Primaria, Secundaria y Terciaria, en diferentes regiones del país.

El Instituto Nacional de vías, de acuerdo con lo señalado en el documento Conpes de "Política Integral de Infraestructura Vial", y cumpliendo las directrices del Ministerio de Transporte y Departamento Nacional de Planeación, es el responsable de la ejecución del Plan, que recoge importantes compromisos para la rehabilitación y mantenimiento de la red vial nacional, y de la infraestructura vial de integración y desarrollo regional, adquiridos en los Consejos Comunales de Gobierno, Audiencias Públicas, Programa de Vías Vasculares y Programa de Vías para la Paz, el cual adicionalmente contempla acciones en los subprogramas de carreteras, puentes y fluvial.

Este Plan permitirá que la economía se reactive en cerca de $4 billones ya que sus efectos en la producción directa nacional serán de $0.9 billones y el de la producción indirecta en $0.6 billones. Adicionalmente, la construcción de la obra genera un valor agregado de $1.9 billones.

Se estima que durante la ejecución del programa, habrá un crecimiento adicional de 1,2% en el Producto Interno Bruto del país y generará aproximadamente 250.000 empleos entre directos e indirectos.

En los cuadros anexos, se presenta el cubrimiento del "Plan 2.500" por departamentos. (Anexo 1).

El mejoramiento del capital humano, el desarrollo tecnológico y el comercio son factores primordiales para el crecimiento económico. Las inversiones en infraestructura pública son importantes variables que inciden en los factores mencionados, dentro de ellas, se encuentran las inversiones en obras de infraestructura vial, las cuales no han sido ni serán el cuello de botella de la productividad.

Los recursos bien invertidos en proyectos de infraestructura vial, son recuperables a mediano plazo en productividad y rentabilidad social, por esta razón, para enfrentar los retos del TLC, CAN y Mercosur, el país proyecta de manera ponderada y progresiva la construcción de las obras que exige el comercio globalizado. Las actividades de pavimentación y mejoramiento de infraestructura regional, señaladas en el Plan 2.500, facilitan la movilización por el país. Materias primas, manufacturas y gran cantidad de bienes terminados tendrán acceso a la red primaria y a través de ella a los mercados en condiciones más favorables, pues se presentarán menores costos de operación vehicular. Estos son los aportes fundamentales del sector para la competitividad de nuestros productos.

En general, los planes, programas y proyectos del Invías, obedecen a estrategias sociales y económicas de integración regional, concertación con las comunidades, mejoramiento de la transitabilidad entre zonas rurales y los centros urbanos de consumo y producción. Mejoran la calidad y funcionalidad del sistema de infraestructura de tal forma que sea sostenible y competitivo internacionalmente.

Productos agrícolas, industriales, agroindustriales, confecciones y manufacturas, entre otros, originados en el centro del país, hacia el puerto de Buenaventura, tienen; acceso a través del corredor Bogotá-Buenaventura. La Nación proyecta la construcción, por concesión, de una nueva calzada en la vía Bogotá- Girardot y un túnel).

Productos agrícolas, industriales, agroindustriales y manufacturas, entre otros, originados en el sur occidente del país, hacia los puertos de Tumaco o Buenaventura, tienen acceso a través de las carreteras Pasto-Tumaco ó Pasto-Popayán-Cali-Buenaventura.

Productos agrícolas, industriales, agroindustriales, textiles y confecciones, entre otros, originados en los departamentos de Antioquia, Córdoba y Sucre, hacia los puertos de la Costa Atlántica, tienen acceso a través de las carreteras Medellín-Caucasia-Sincelejo-Calamar-Barranquilla o Sincelejo-Toluviejo-Cartagena.

Así mismo, los productos originados en Antioquia, con destino a la Costa Pacífica, tienen acceso al puerto de Buenaventura a través de la carretera Medellín-La Pintada-La Felisa-La Manuela-Chinchiná-Pereira-Cerritos-Cartago-La Paila-Buenaventura; o La Felisa-Riosucio-Cauya-La Virginia-Cerritos-Cartago-La Paila-Buenaventura.

El Invías Contribuye al desarrollo sostenible mediante la integración física, hace frente a las dificultades propias de la topografía colombiana y procura aliviar las distancias entre los principales centros de producción y los puertos para disminuir restricciones al comercio de bienes y servicios.

Análisis efectuados en la Entidad, mediante la utilización del HDM-Mananger, han permitido establecer:

Los costos de operación vehicular ($/k) para camiones articulados que transitan por terreno plano, en buen estado, se incrementan en un 19% si las carreteras pavimentadas se encuentran en mal estado.

El mismo análisis para terreno montañoso, establece diferencias del 9.4% en costos de operación vehicular.

De otra parte, si los camiones articulados pasan de transitar carreteras pavimentadas en buen estado, en terreno plano; a transitar carreteras pavimentadas en buen estado, en terreno montañoso, los costos de operación vehicular presentan incrementos del 45% y la velocidad flujo libre k/h presenta disminuciones cercanas al 55%.

Los resultados expuestos, señalan algunas variables que afectan la competitividad de los productos con origen o destino hacia el interior del país, las cuales pueden aliviarse, pero no contrarrestarse, mediante acciones del Estado.

Recursos bien invertidos en proyectos de infraestructura vial, son recuperables a mediano plazo en productividad y rentabilidad social.

Pregunta 4:

Infraestructura de puertos y aeropuertos, proyectados, financiados y por proyectar. Repercusión en el futuro al comercio exterior.

Respuesta:

Con los puertos a cargo del Instituto Nacional de Vías, se busca obtener un sistema portuario moderno, que articule las cadenas de abastecimientos globales y nacionales, con estándares de servicio y precios competitivos frente a los de otras economías regionales, y que aproveche las oportunidades de generar actividades de valor agregado. Igualmente, propiciar el desarrollo social en las áreas de influencia portuaria.

De este modo, se adjunta cuadro de proyectos de infraestructura en puertos, donde se discriminan los proyectos terminados, en ejecución o en licitación. (Anexo 2).

Se mencionan los proyectos que se encuentran por ejecutar.

Se hace referencia de las inversiones que por falta de recursos de la Nación se espera se realicen con inversiones privadas, estas finales a través de la figura de Concesión.

Pregunta 5:

Especificación de los proyectos de infraestructura que apoyen desplazamientos operacionales de los equipos de nuestras fuerzas militares por la vía terrestre nacional.

La Red vial Nacional a cargo del Instituto Nacional de Vías no presenta restricciones operacionales de los desplazamientos de las Fueras Militares.

Las únicas restricciones que se dan en el territorio nacional son de orden público y están establecidas por decreto que se emanan del Ministerio de Defensa Nacional.

Cordial Saludo,

El Director General,

Mauricio Ramírez Koppel.

Anexo: 11 Folios.

ANEXO 1

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

CUBRIMIENTO PLAN 2.500

(CONVENIOS CON DEPARTAMENTOS)

Convenios en etapa concertación elaboración

Número de grupo	Nombre del proyecto	Ente territorial
	Bello-San Félix	(Municipio de Bello)
	Convenio celebrado marzo 19/05	Total Antioquia (municipio de Bello)
	Por definir	Atlántico
		Atlántico
111	Aguadas-Pácora-Salamina	Caldas
111	Asia-El Crucero San José	Caldas
111	Belalcázar- El Cairo	Caldas
111	La Felisa-Filadelfia	Caldas
111	Manizales-Salamina	Caldas
111	Petaqueros-río Miel	Caldas
111	Transversal de Caldas	Caldas
111	La Victoria-Perico	Caldas
	Interventoría	
	Convenio celebrado	Caldas
	Por definir	Casanare
		Casanare
34	Cuatro Vientos-Ye de Arjona	Cesar
34	Ye de Arjona-Chimichagua- San José	Cesar
34	El Banco-San josé	Cesar
	Convenio celebrado marzo 4/05	Cesar
	Por definir	La Guajira
		La Guajira
		Huila
	Convenio celebrado marzo 30/05	Huila
	Por definir	Putumayo
		Putumayo
	Troncal-Puerto Wilches	Santander
		Santander
112	Ataco-Nemes	Tolima
112	Chaparral-Limón-río Blanco	Tolima
112	Cunday-Los Alpes-Villarrica	Tolima
112	La Sierrita-Junín	Tolima
112	Líbano-Platanillal- Villahermosa	Tolima
112	Palocabildo-San Jerónimo	Tolima
112	Prado-Dolores	Tolima
112	Rovira-Corazón	Tolima
	Interventoría	
		Tolima
113	Andalucía-Tamboral-El Salto Bocas de Tuluá	Valle
113	Cali-Candelaria (sector Cali-Juanchito-Crucero)	Valle
113	Crucero-La Virgen-Restrepo	Valle
113	Crucero-Villa Paz-VillaPaz-Robles	Valle
113	El Dovio-Quebradagrande	Valle
113	El Salto-Tres Esquinas-La Palmera-Nariño	Valle
113	El Tablazo-Fenicia	Valle
113	Florida-Chocosito-Tarragona	Valle
113	Ginebra-La Floresta-Villa Vanegas	Valle
113	K22 vía Buenaventura-K30 (Borrero a Yerbe)	Valle
113	La Unión-La Victoria	Valle
113	Pavas-Restrepo	Valle
113	Rozo-Coronado	Valle
113	Santa Helena-El Castillo	Valle
113	Sevilla-Caicedonia	Valle
113	Sonso-Santa Rosa	Valle
113	Tuluá-San Rafael	Valle
113	Vijes-Restrepo (sector Vijes-Villa María)	Valle
113	Zacarías-Sabaletas-Agua Clara	Valle

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

CUBRIMIENTO PLAN 2.500

Número de grupo	Nombre de proyecto	Departamento	Longitud Total (km)	Recursos
1	Leticia-Tarapacá	Amazonas	15,00	16.097.532.669
		Total Amazonas	**15**	**16.097.532.669**
2	Alto Dolores-Maceo	Antioquia	7,70	4.182.384.421
2	San Jorge-San Roque	Antioquia	11,30	7.374 675 027
2	Vegachí-El Tigre-Santa Isabel	Antioquia	12,00	7.167.201.222
3	San José de la Montaña-San Andrés de la Cuerquia	Antioquia	12,90	8.640.622.503
3	Yarumal-Angostura	Antioquia	10,00	7.245. 838.986
4	Ebejico-La Sucia (conexión vial Aburrá-río Cauca-Miserenga-bejico)	Antioquia	15,00	13.014.330.772
4	Pinguro -Buriticá (5 km) y Manglar-Giraldo (3,8 km)	Antioquia	10,60	5.519.075.849
5	Acceso a Marinilla Avda 28	Antioquia	2,40	2.008.732.333
5	La Ceja-Abejorral	Antioquia	20,00	12.963.213.295
6	Betania-Puerto Boy	Antioquia	13,24	6.378.332.894
6	Caramtanta-Valparaíso	Antioquia	16,50	10.106 007.955
7	Camilo C.-Fredonia	Antioquia	18,60	8 131 897.240
7	Montebello-Versalles	Antioquia	11,50	8.555.022.474
8	Necoclí-Turbo	Antioquia	25,00	11 566.305.868
26	Santiago-Berrío-Perales	Antioquia	16,00	8 686.879.883
89	Santo Domingo-Molino Viejo	Antioquia	20,00	11.116.163.961
9	Nechí-Colorado	Antioquia (Darién)	10,00	6.300.474.910

Número de grupo	Nombre de proyecto	Departamento	Longitud Total (km)	Recursos
		Total Antioquia	**233**	**138.957.159.593**
91	Arauca-Arauquita	Arauca	8,11	2.826.770.201
		Total Arauca	**8**	**2.826.770.201**
12	Usiacurí-Aguas Vivas-Piojó	Atlántico	13,00	5.467.209.347
12	Cordialidad-Santa Cruz-Cien Pesos	Atlántico	11,49	4.168.182.736
12	Manatí-Carreto-Candelaria- Carretera oriental	Atlántico	16,00	4.564.845.177
13	Repelón-Villa Rosa-Santa Lucía-Carretera oriental	Atlántico	32,50	14.388.115.033
14	Sexta entrada a Barranquilla	Atlántico	1,49	
14	Malambo-Caracolí- Cordialidad	Atlántico	14,11	7.076.050.599
14	Riomar, Juan de Acosta-Santa Verónica	Atlántico	4,00	
14	Sibarco-Baranoa	Atlántico	5,00	
		Total Atlántico	**98**	**35.664.402.892**
15	Mompox-Botón de Leyva	Bolívar	25,76	15.416.705.165
15	Bodegas-Cruce del río Chicagua	Bolívar	6,00	5.477.109.777
16	Malagana-Mahates	Bolívar	11,00	4.389.714.144
16	Villa Nueva -Santa Rosa	Bolívar	11,60	4.421.274.976
90	San Pablo-Simití	Bolívar	38,00	21.274.070.645
		Total Bolívar	**92**	**50.978.874.707**
17	El Crucero-Aquitania	Boyacá	2,00	802.779.727
17	Sogamoso-Firavitoba-Iza	Boyacá	15,20	5.015.602.115
18	Soatá-Boavita-La Uvita	Boyacá	20,00	9.650.261.634
19	Belén -Socha-Sácama (Troncal de los Libertadores)	Boyacá	10,00	5.385.776.414
20	Sote-Cómbita	Boyacá	3,70	2.025.432.778
20	Tres Esquinas-Ráquira	Boyacá	4,22	1.283.482.058
20	Villa de Leyva-Santa Sofía	Boyacá	5,55	2.450.591.008
21	Acceso a San José de Pare	Boyacá	0,58	509.618.693
21	Moniquirá-Santa Sofía	Boyacá	12,00	6.572.080.255
21	Troncal-Toguí	Boyacá	8,50	4.283.346.702
22	Santa María-San Luis de Gaceno	Boyacá	20,00	9.602.011.723
22	Tenza-La Capilla	Boyacá	3,80	1.311.980.026
22	Garagoa-La Juntas	Boyacá	10,40	4.738.538.888
23	Buenavista-Simijaca	Boyacá	13,75	5.772.808.797
24	Maripí-Santa Helena	Boyacá	13,50	7.512.106.130
25	Otanche-Borbur (Transversal Chiquinquirá-Puerto Boyacá)	Boyacá	15,00	9.347.559.589
26	Transversal Boyacá (Dos y Medio-El Oasis) (segmento)	Boyacá	20,00	11.139.097.127
92	Puente Boyacá-Samacá	Boyacá	12,80	4.775.546.619
		Total Boyacá	**191**	**92.178.620.283**
94	Albania-Curillo	Caquetá	37,00	22.463.613.073
95	Paujil-Cartagena del Chairá	Caquetá	30,00	20.949.816.946
96	Morelia-Valparaíso	Caquetá	20,00	14.104.036.918
		Total Caquetá	**87**	**57.517.466.937**
27	El Crucero- Aguazul	Casanare	14,86	9.200.191.515
28	Hato Corozal-San Salvador-Tame	Casanare	17,00	
29	Trinidad-Bocas del Pauto	Casanare	35,00	18.743.806.542
		Total Casanare	**67**	**27.943.998.057**
30	El Palo (K140+0000)- Toribío-Jambaló	Cauca	23,50	12.488.203.547
31	Morales-La Toma -Suárez	Cauca	20,00	12.337.277.639
32	Piendamó-Silvia	Cauca	25,00	16.198.497.483
33	Rosas-La Sierra	Cauca	11,00	6.672.946.088
33	El Estrecho-Balboa	Cauca	19,70	11.091.630.231
		Total Cauca	**99**	**58.788.554.988**
52	Badillo (Cesar)-San Juan del Cesar (La Guajira)	Cesar	26,20	19.110.837.484
		Total Cesar	**26**	**19.110.837.484**
35	Animas-Tadó-Playa de Oro- Mumbú	Chocó	22,00	12.532.360.982
35	Las Animas-Istmina	Chocó	15,00	10.350.370.833
36	Bahía Solano -El Valle	Chocó	10,00	7.383.905.477
37	La Mansa-El Siete-El Carmen	Chocó	20,00	12.423.743.774
		Total Chocó	**67**	**42.690.381.066**
38	La Apartada-Ayapel	Córdoba	25,00	14.187.262.851
39	Montería-Palomas	Córdoba	20,00	9.099.377.756
40	Tierra Alta-Valencia (Los Morales-Valencia)	Córdoba	16,30	7.416.098.511
41	Canalete-Troncal	Córdoba	15,40	7.006.576.230
41	Troncal-Puerto Escondido	Córdoba	18,60	9.648,160.422
42	San Bernardo-Moñitos	Córdoba	21,00	12.006.016.561
		Totral Córdoba	**116**	**59.363.492.331**
43	Cambao-Puerto Bogotá	Cundina-marca	40,00	14.602.426.835
44	Hinche-La Peña-Paso del Rejo-Nimaima-Nocaima-Autopista Medellín Paso del Rejo-Tobia-Autopista Medellín	Cundina-marca	30,00	13.824.864.877
44	Nocaima-Vergara	Cundina-marca	5,56	2.775.530.948
45	San Francisco-Supatá	Cundina-marca	1,38	743.257.947
45	Sasaima-La Vega	Cundina-marca	17,65	8.747.434.876
46	Santa Marta-Palomas-Algodones -Cruce a Mámbita (Troncal del Guavío)	Cundina-marca	25,98	11.741.055.424
46	Santa Marta-Palomas-Algodones -Cruce a Mámbita (Troncal del Guavío)		7,00	3.225.301.350
47	Bogotá-Choachí	Cundina-marca	25,00	9.254.790.234
47	Fosca-Cáqueza	Cundina-marca	14,30	7.373.269.250
48	Yacopí-La Palma- Troncal de Rionegro	Cundina-marca	23,67	11.545.020.876
49	Pacho-Zipaquirá	Cundina-marca	29,00	11.069.859.631
		Total Cundina-marca	**220**	**94.902.812.248**
50	Inírida-Caño Vitina	Guainía	14,00	16.462.254.401
		Total Guainía	**14**	**16.462.254.401**
51	Riohacha-El Pájaro-Manaure	La Guajira	53,34	29.122.451.003
		Total La Guajira	**53**	**29.122.451.003**
53	La Plata-Valencia (Inzá)	Huila	22,00	10.836.243.583
53	La Plata-Pital	Huila	6,00	3.518.795.485
54	Tesalia-Pacarni	Huila	15,20	7.402.167.302
54	Garzón- Zuluaga-Gigante	Huila	8,00	3.340.385.930
55	Acevedo-Pitalito	Huila	7,00	4.064.573.986
55	Ruta 45-Guacacayo-La Laguna (segmento)	Huila	10,00	5.967.352.961
55	San Agustín-El Estrecho-Obando	Huila	6,00	2.912.761.873
56	Cruce Palermo-Yaguará	Huila	23,64	7.991.744.266
56	Palermo-Santa María	Huila	6,55	3.697.689.396
57	Colombia-Río Venado	Huila	20,01	11.307.650.254
58	Neiva-El Caguán-Caguancito-La Ulloa-Riverita	Huila	14,25	
58	Villavieja-Cucara	Huila	4,00	
		Total Huila	**143**	**61.129.374.036**
59	El Banco-Guamal-Botón de Leyva-Monpox	Magdalena	40,00	16.236.395.384
60	Santa Ana-Pedro Fernández (La Gloria)	Magdalena	15,00	6.151.462.909
61	Fundación Pivijay	Magdalena	51,50	23.390.551.101
61	Salamina-Pivijay-Fundación	Magdalena	3,50	797.655.528
		Total Magdalena	**110**	**46.576.064.922**
62	Puerto López-Puerto Gaitán	Meta	73,00	22.229.863.427
63	Puerto López-Puerto Gaitán	Meta	29,30	23.200.278.421
64	Fuente de Oro-San José del Guaviare	Meta	84,25	33.729.146.012
65	Fuente de Oro-San José del Guaviare	Meta	55,75	25.741.331.764
		Total Meta	**242**	**104.900.619.624**
66	Cuachucal-El Espino	Nariño	8,33	2.846.806.918
66	Samaniego-Tuquerres	Nariño	2,50	1.440.354.177
66	Chiles -Cumbal	Nariño	11,00	6.608.155.599
67	Córdoba-Troncal	Nariño	8,00	3.814.272.920
67	Funes -Troncal (Pilcuán)	Nariño	7,90	4.529.265.035
67	Iles- Pilcuán	Nariño	8,50	5.939.492.730
67	Potosí-Las Lajas	Nariño	2,56	1.291.871.887
68	Circunvalar Galeras y acceso a Bomboná	Nariño	20,00	11.085.498.362
69	Pasto-Buesaco-El Empate	Nariño	22,88	15.569.378.930

Número de grupo	Nombre de proyecto	Departamento	Longitud Total (km)	Recursos
93	Barbacoas-Junín	Nariño	25,00	23.755.514.236
		Total Nariño	**117**	**76.880.610.794**
10	Vías isla de Providencia PR 0+466-0+730, PR 1+233-1+432, PR 1+456-1+568, PR 3+136-3+ 191, PR 4+284-4 +500	Providencia	0,87	1.428.162.158
11	Vías Isla de Providencia PR5+115-5+196, PR 5+317-5+391, PR 5+448-5+845, PR 6+183-6+256, PR 6+311-6+532	Providencia	0,85	1.292.851.961
97	Vías Isla providencia PR 7+156-8+000	Providencia	0,84	1.396.272.141
98	Vías Isla providencia PR 8+579-9+000, PR 9+000-9+183, PR 9+221-9+345	Providencia	0,73	1.211.346.171
99	Vías Isla providencia PR 9+682-10+000, PR 12+522-12+553, PR 13+323-13+356, PR 14+121-14+475	Providencia	0,74	1.239.693.624
100	Vías Isla providencia 1 km vía Maracaibo	Providencia	1,00	1.625.508.018
		Total Providencia	**5**	**8.193.834.073**
70	Puerto Asís-Santa Ana-Paujil-Puerto Caicedo	Putumayo	26,00	15.165.753.620
70	Villa Garzón-Mocoa	Putumayo	8,00	4.706.703.368
		Total Putumayo	**34**	**19.872.456.988**
71	Armenia-Pueblo Tapao	Quindío	8,00	2.555.149.437
71	Filandia-Quimbaya	Quindío	15,90	6.724.766.909
72	La Española-Barragán-Génova	Quindío	24,20	8.071.049.662
72	La Española-Barragán-Génova	Quindío	5,80	3.808.548.510
		Total Quindío	**54**	**21.159.514.518**
73	La María-El Español	Risaralda	13,60	7.454.203.057
73	La Y-Ecotermales	Risaralda	5,00	2.921.234.339
73	Libare-San José-La Florida	Risaralda	2,70	1.450.823.914
73	Playa Rica-Santa Ana baja-La Unión	Risaralda	3,70	1.205.325.845
73	Termales-Santa Rosa	Risaralda	3,00	1.912.647.400
74	Balboa-Tambores	Risaralda	2,00	1.271.378.640
74	Belén-Remolinos	Risaralda	8,00	3.322.649.406
74	Belén-Taparca1	Risaralda	3,64	2.196.040.527
74	La Ceiba-Quinchía	Risaralda	5,10	1.696.219.240
		Total Risaralda	**47**	**23.430.522.368**
101	Grupo 1	San Andrés	3,00	
102	Grupo 2	San Andrés	3,01	
103	Grupo 3	San Andrés	2,82	
104	Grupo 4	San Andrés	0,67	
105	Grupo 5	San Andrés	0,74	
106	Grupo 6	San Andrés	0,74	
107	Grupo 7	San Andrés	0.55	
108	Grupo 8	San Andrés	1,28	
109	Grupo 9	San Andrés	1,13	
110	Grupo 10	San Andrés	1,36	
		Total San Andrés	**15**	
75	Cimitarra-Puerto Araújo	Santander	20,00	7.048.832.262
76	La Belleza-Jesús María	Santander	12,50	5.348.779.190
77	La Paz-Chipatá (segmento)	Santander	12,50	5.466.387.046
78	Charalá-La Cantera	Santander	7,80	5.290.146.762
78	La Cantera-El Encino	Santander	5,00	2.380.893.080
78	Oiba-Guadalupe	Santander	14,00	7.773.878.986
78	Suaita-Vado Real	Santander	4,00	1.073.530.061
79	San Gil-Mogotes	Santander	22,00	8.675.202.615
81	Troncal-Puerto Parra	Santander	10,70	3.371.721.432
81	Troncal (Albania)-La Llana	Santander	30,00	13.388.292.066
82	Anillo Vial Floridablanca-Ruitoque	Santander	12,00	6.072.864.414
82	Girón-Zapatoca	Santander	13,00	6.365.891.329
83	Los Curos-Málaga	Santander	25 00	14.593.425.402
84	Puente Tona-Matanza	Santander	15,00	6.689.468.251
		Total Santander	**204**	**93.539.312.896**
85	Corozal-Betulia-Sincé	Sucre	17,30	5.035 434.285
85	Toluviejo-Varsovia-Palmito	Sucre	7,00	3.150.935.607
86	El Viajano-San Marcos-Majagual-Achí	Sucre	48,00	28.561.249.598
87	El Viajano-San Marcos-Majagual-Achí	Sucre	46,70	34.980.509.996
		Total Sucre	**119**	**71.728.129.486**
88	Puerto Carreño-Juriepe	Vichada	12,50	6.950.846.586
		Total Vichada	**13**	**6.950.846.586**
		Total General	**2,487,82**	**1.276.988.895.151**

RED PRIMARIA

PLAN 2.500

DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER

Objeto	Valor	**km	km Nuevos	km total (aprox.)
Cúcuta-Pamplona-Málaga	43.259.017.547,00	111,10	93,54	204,64
Ocaña-Sardinata-Cúcuta	17.766.477.499,00	109,40	19,13	128,53
Pamplona-Cuestaboba	14.838.546.765,00	54,00	-	54,00
TOTAL	**75.864.041.811,00**	**275**	**113**	**387**

**Mantenimiento-rehabilitación

CORREDORES MANTENIMIENTO INTEGRAL

Corredor	Tramos contratados	Sector	Territorial	Longitud sector	Inversión (millones de $)	Plazo (meses)
Occidente	Rumichaca-Pasto-Mojarras	Rumichaca-Pasto-Mojarras	Nariño	209,62	32.634,00	26
	Mojarras-Popayán	Mojarras-Popayán	Cauca	137,30	47.365,10	62
	Cerritos-Medellín	Cerritos-Medellín	Antioquia	236,97	127.257,70	62
	Hatillo-Caucasia	Hatillo-Caucasia	Antioquia	236,56	151.138,80	62
	Caucasia-Sincelejo	Caucasia-Sincelejo	Córdoba y Sucre	180,07	48.383,20	62
				1.000,52	**406.778,80**	
Caribe	Sincelejo-Toluviejo-Cartagena	Sincelejo-Toluviejo-Cartagena	Sucre y Bolívar	156,76	37.314,10	62
				156,76	**37.314,10**	
Centro	Ibagué-Mariquita y Manizales-Fresno-Honda	Ibagué-Mariquita y Manizales-Fresno-Honda	Tolima y Caldas	247,99	65.658,70	62
				247,99	**65.658,70**	

Corredor	Tramos contratados	Sector	Territorial	Longitud sector	Inversión (millones de $)	Plazo (meses)
Nororiente	San Alberto-La Mata y Barrancabermeja-Lebrija	San Alberto-La Mata y Barranca-bermeja-Lebrija	Santander y Ocaña	189,71	72.254,80	62
				189,71	**72.254,80**	
Magdalena	La Mata-Bosconia	La Mata-Bosconia	Cesar	176,10	87.353,70	62
				176,10	**87.353,70**	
Pacífico	Buenaventura-Buga	Buenaventu-ra-Buga	Valle	118,20	72.090,16	62
	Calarcá-Ibagué y Variante de Ibagué	Calarcá-Ibagué y Variante de Ibagué	Quindío y Tolima	100,33	76.146,80	62
				218,53	**148.236,90**	
TOTALES				**1.989,61**	**817.597,00**	

ANEXO 2
PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA EN PUERTOS

DESCRIPCION	DPTO.	ESTADO	BENEFICIOS DIRECTOS
Proyectos terminados, en ejecución o en licitación			
Terminación muro de gaviones y dragadi estero de San Antonio en Buenaventura	Valle del Cauca	Convenio firmado en el año 2004. Ejecución en el año 2005	Permitirá el desarrollo de la industria pesquera de Buenaventura
Dragado de mantenimiento y rectificación de la curva de la barra del canal de acceso al puerto de Tumaco	Nariño	Contrato terminado en enero de 2005	El mantenimiento restituye a 7,30 metros la profundidad del canal de acceso al puerto de Tumaco. La conformación de la trampa permite ampliar la recurrencia de los dragados de mantenimiento
Dragado del canal de puerto de Cartagena, sector Bocachica a 15 metros para tener profundización del mismo	Bolívar	Se profundiza a 15 metros el canal de acceso en la zona de Bocachica. Se ha dragado la parte sur del canal en un ancho de 50 m aprox. En este año se terminará el dragado de la parte norte del canal (ancho de 34 metros)	Disminuir la restricción del canal de acceso, para aumentar su potencial de desarrollo en especial en el tráfico de trasbordo
Dragado de mantenimiento del canal de acceso a puerto de Barrannquilla	Atlántico	Cormagdalena realiza el mantenimiento continuo del canal de acceso a 30 pies	Permitir el acceso de buques de 26 pies de calado en promedio
Obras de profundización del canal de acceso a Barranquilla	Atlántico	Se lleva a cabo la licitación para las obras de profundización del canal de acceso a Barranquilla	Permitir el acceso de buques de hasta 33 pies de calado. Profundización del canal a 40 pies
Puerto de Buenaventura	Valle del Cauca	Terminación de la vía alterna interna al puerto	Mejorar el acceso terrestre al puerto
Puerto de Buenaventura	Valle del Cauca	Construcción túnel de La Línea-etapa túnel de exploración	Mejorar el acceso terrestre del interior del país al puerto de Buenaventura
Puerto de Santa Marta	Magdalena	Terminación vía Mamatoco-terminal marítimo en ejecución	Mejorar el acceso terrestre al puerto
PROYECTO POR EJECUTAR			
Obras del canal del Dique	Varios	Obras de recuperación ambiental del canal del Dique, entre otros, se busca solucionar el problema de sedimentación del canal del Dique. Invías contratará diseños	Evitar los problemas de contaminación y evitar en un futuro la sedimentación del canal
Puerto de Santa Marta	Magdalena	Terminación vía Mamatoco-quebrada El Doctor	Mejorar el acceso terrestre al puerto
Puerto de Santa Marta	Magdalena	Construcción antepuerto	Mejorar operatividad del puerto
Zona portuaria Golfo de Urabá	Antioquia	Plan maestro de desarrollo portuario y ambiental	Mejorar operatividad del puerto y condiciones ambientales
Puerto de Buenaventura	La Guajira	Vía de acceso puerto Bahía portete	Mejorar condiciones de acceso a la zona portuaria

DESCRIPCION	DPTO.	ESTADO	BENEFICIOS DIRECTOS
Puerto de Buenaventura	Valle del Cauca	Profundización canal de acceso a 10 metros	Incrementar gradualmente la profundidad del canal de la zona portuaria de Buenaventura
INVERSIONES PRIVADAS A ESTIMAR			
Bahía Málaga			
Bahía de Tribugá			
Aguadulce			
Delta del río Dagua			
Corredor Tumaco-Belén de Para			
Bahía Portete			
Desarrollo portuario de Bocas de Ceniza			
Golfo de Urabá			
Dibulla			
San Andrés y Providencia			

* * *

INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES, INCO

Bogotá, D. C., 6 de abril de 2005

Doctor

FELIPE ORTIZ MARULANDA

Secretario General

Comisión Segunda Senado

Bogotá, D. C.

Asunto: **Respuesta cuestionario Proposición Nº 60, del 30 de marzo de 2005, preguntas 1, 4 y 5**

Respetado doctor:

Con relación a las preguntas del cuestionario correspondientes al INCO, me permito informar lo siguiente:

Pregunta 1. Cuáles son los proyectos nacionales ya presupuestados en dichas áreas para preparar la infraestructura nacional hacia el futuro del comercio exterior

R/ Es relevante anotar que los proyectos de concesión vial de orden nacional siguen, en principio, los lineamientos y políticas definidas en el Conpes 3045 de 1999 en donde se define una serie de proyectos que pretenden impulsar "la competitividad tanto interna como externa del país, mediante la dotación de infraestructuras viales estratégicamente ubicadas, capaces de atender las demandas que planteará el normal desarrollo de las actividades económicas y sociales, y que a su vez le permitan al país situarse en una posición competitiva en el entorno internacional.

En este sentido, los proyectos presupuestados son:

Modo carretero

Circuito Vial Atlántico - Bolívar

Montería - Cereté - La Y, Cereté – Coveñas

Bogotá - Puerto Salgar - San Alberto

Buga - Buenaventura

Rumichaca - Pasto – Chachagüí

Bucaramanga - Lebrija – Aeropuerto

Area Metropolitana de Cúcuta

Girardot - Ibagué

Línea Férrea: La Felisa – Bolombolo

Segunda Línea Férrea

Pregunta 4. Infraestructura de puertos y aeropuertos, proyectados, financiados y por proyectar. Repercusión en el futuro al comercio exterior.

R/

Modo portuario

Concesión Mantenimiento canales de acceso: Buenaventura y Canal del Dique Concesión Guajira: Vía de Acceso y Complejo Turístico

Concesión de la operación, mantenimiento y obras de adecuación del muelle de Leticia Estructuración para el montaje de un parque industrial y zonas de actividades logísticas en Buenaventura, antepuerto y reconversión portuaria.

Concesiones portuarias en trámite

Sociedad Portuaria de Ciénaga (Ciénaga, Magdalena) C.I. Petrocomercial Puerto Solo (Buenaventura) Petrocomercial (Tumaco)

Complejo Portuario Industrial de Buenaventura (Buenaventura) Sociedad Brisa S. A. (Dibuya)

Sociedad Portuaria de Manaure (Manaure) Areda Marine Fuel (Cartagena)

Sociedad Puerto Industrial de Aguadulce S.A. (Buenaventura)

Otras intenciones de proyectos portuarios, sobre los cuales no se ha radicado solicitud de concesión portuaria ante el INCO:

Sociedad Portuaria de Córdoba en San Antero en Córdoba. Delta del río Dagua en Buenaventura. Puerto de Tribugá - Pacífico.

Puerto de Urabá - Caribe.

Puerto de Bahía Málaga - Pacífico.

Modo Aéreo (el INCO participa como asesor de estos proyectos)

Concesión Aeropuerto El Dorado Concesión Aeropuerto de San Andrés

En síntesis, siguiendo las políticas nacionales, se puede decir que los proyectos en estructuración a cargo del INCO pretenden dar especial énfasis en atender los corredores viales que conecten los grandes centros productivos, localizados la mayoría en el interior del país, con los puertos, dado que un gran porcentaje de la carga de los productos se movilizan por carretera y la carga de comercio exterior, en su mayoría, se transporta por la vía marítima. Siguiendo este diagnóstico, se busca asimismo, incrementar la capacidad y eficiencia de los puertos marítimos y aéreos, a través del sistema de concesión.

Pregunta 5. Especificación de los proyectos de infraestructura que apoyen desplazamientos operacionales de los equipos de nuestras fuerzas militares por la vía terrestre nacional.

R/

Al seguir los lineamientos del Conpes 3045, los proyectos antes mencionados persiguen también el logro de dos grandes retos del Gobierno Nacional; el proceso de paz y de generación de empleo. En este orden de ideas, con el portafolio de proyectos mencionados en las preguntas 1 y 4, se pretende contribuir con un mejor desplazamiento de los equipos de nuestras fuerzas militares, al contar con una infraestructura segura y con altas especificaciones técnicas de calidad.

Con el mayor agrado daremos cualquier información adicional al respecto. Atentamente,

Luis Carlos Ordosgoitia,

Gerente General.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

MT-1100-2

Doctor

FELIPE ORTIZ MARULANDA

Secretario General Comisión Segunda

Honorable Senado de la República

Edificio Nuevo del Congreso Bogotá

Asunto: Proposición Adicional a la 60 de 2005.

Manuel Ramiro Velásquez Arroyave.

Apreciado doctor Ortiz:

En atención al asunto del rubro y dentro del término legal, le estoy remitiendo documento - respuesta - al cuestionario aditivo de la proposición 60 de 2005, presentada por el Honorable Senador Manuel Ramiro Velásquez Arroyave.

Cordial saludo,

Andrés Uriel Gallego Henao,

Ministro de Transporte

Anexo: lo anunciado

República de Colombia

MINISTERIO DE TRANSPORTE

COMISIÓN SEGUNDA

HONORABLE SENADO DE LA REPUBLICA

CUESTIONARIO ADICIONAL A LA PROPOSICION 60 DE 2005

PRESENTADA AL HONORABLE SENADOR

MANUEL RAMIRO VELASQUEZ ARROYAVE

BOGOTA, D. C., MAYO DEL AÑO 2005

CUESTIONARIO ADICIONAL A LA PROPOSICION 60-05

COMISION SEGUNDA

HONORABLE SENADO DE LA REPUBLICA

MANUEL RAMIRO VELÁSQUEZ ARROYAVE

"(…) INFORMEN EN EL AMBITO DE SU COMPETENCIA SOBRE LOS RESULTADOS DE SU GESTION PARA CUMPLIR CON CADA UNA DE LAS QUINCE (15) 'RECOMENDACIONES' DEL DOCUMENTO CONPES 3342 DE MARZO DE 2005 SOBRE EL 'PLAN DE EXPANSION PORTUARIA 2005-2006: ESTRATEGIAS PARA LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR PORTUARIO' ".

Con relación a las actividades que se han desarrollado frente a las recomendaciones estipuladas en el documento CONPES 3342 "Plan de Expansión Portuaria 2005 -2006", es importante señalar:

Aprobado el Plan de Expansión Portuaria 2005 - 2006 por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, el Gobierno Nacional debe adoptarlo a través de un decreto reglamentario de conformidad con lo establecido en la Ley 1ª de 1991. Actualmente, el mencionado proyecto de decreto se encuentra en el trámite de firmas para su envío a la secretaría jurídica de la Presidencia de la República.

Por otra parte, el Ministerio de Transporte envió para la firma del señor Presidente de la República el proyecto de decreto por medio del cual se está creando la Comisión Intersectorial encargada de coordinar y orientar el estudio y revisión del esquema contractual de las concesiones en materia portuaria.

Finalmente, es importante tener en cuenta que las recomendaciones anotadas en el documento CONPES 3342, son actividades encaminadas a implementar el Plan de Expansión Portuaria 2005 - 2006, las cuales, por su naturaleza deberán cumplirse a mediano y largo plazo.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

ARMADA NACIONAL

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Bogotá, D. C., 10 de mayo de 2005

NUMERO 2901 DIMAR-DITRA-GLEMAR-810

ASUNTO: Respuesta citación

AL: Doctor

FELIPE ORTIZ MARULANDA

Secretario General Comisión Segunda

Honorable Senado de la República

Bogotá, D. C.

En atención a la proposición número 60-2005, mediante la cual esa honorable Corporación invita al suscrito a la sesión que se realizará el miércoles 11 de mayo de 2005 a las 10 de la mañana, para informar dentro del ámbito de la competencia de la Dirección General Marítima, sobre los resultados de la gestión adelantada para cumplir las "recomendaciones" del Documento CONPES 3342 de marzo de 2005 denominado "Plan de Expansión Portuaria 2005 - 2006: Estrategias para la competitividad del sector portuario", le indico lo siguiente:

Con oficio DIES:ST:05:02:058 del 7 de abril de 2005, suscrito por el Doctor José Leibovich Goldenberg Secretario del Conpes, se relacionaron las dos tareas que involucran a la Dirección General Marítima respecto del Plan de Expansión Portuaria 2005 - 2006, sobre las cuales se han tomado las siguientes acciones:

"7. Solicitar a la Dirección General Marítima -DIMAR, en el término de 3 meses partiendo de la fecha de aprobación del presente documento, presentar al Ministerio del Transporte un informe de vulnerabilidad de los principales puertos colombianos, así como un plan de acción para el cabal cumplimiento de los compromisos internacionales de seguridad y protección marítima".

Plazo:	*3 meses*
Término:	*14 de junio de 2005*
Reporte de Avance:	*14 de mayo de 2005*
Producto:	*Informe de vulnerabilidad de los principales puertos colombianos.*

La Dirección General Marítima ha iniciado acciones complementarias con la Jefatura de Inteligencia Naval, tendientes a elaborar el documento que refleje la vulnerabilidad de los puertos nacionales. En este sentido se ha dispuesto un cronograma de actividades por ejecutar en 11 semanas y se ha definido la metodología del trabajo.

Los insumos del citado estudio son:

a) Información de inteligencia naval;

b) Evaluaciones de protección de las instalaciones portuarias;

c) Información adquirida en desarrollo de las auditorías durante el proceso de certificación de los terminales portuarios;

d) Evaluaciones de protección de cada puerto;

e) Metodologías adoptadas por otros Estados.

Las evaluaciones de protección de los puertos (área geográfica, no instalación) fueron desarrolladas por los Comités Locales de Protección, presididos por los Capitanes de Puerto con la asistencia de representantes del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional, Ejército Nacional, Policía Nacional, DIAN, DAS, instalaciones portuarias y navieros.

Existe también el Comité Nacional de Protección, el cual está conformado por las mismas Entidades representadas desde el nivel central.

"9. Solicitar a la Superintendencia de Puertos y Transporte en coordinación con la DIMAR, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, DIAN, y las demás entidades que puedan tener información con injerencia en el tema portuario, la elaboración de un sistema de información estadístico único, claro y oportuno".

Plazo: *Sugerimos 9 meses*
Término: *14 de diciembre de 2005*
Reporte de Avance: *14 de septiembre de 2005*
Producto: *Sistema de Información Estadística*

Sobre este punto, mediante oficio No. 2415 DIMAR-DITRA-295 del 18 de abril de 2005, dirigido al doctor Pablo Alfonso Carrillo - Superintendente de Puertos y Transporte-, se manifestó la necesidad de establecer un proceso de coordinación, así como un cronograma de actividades, de manera que se pueda dar cumplimiento a la tarea establecida en el documento de la referencia.

Con oficio número 01169 del 19 de abril de 2005, el señor Superintendente de Puertos y Transporte responde a esta Dirección General, solicitando el nombre de los funcionarios que estarán a cargo de la coordinación de la información para el cumplimiento de las actividades del plan.

Con oficio No. 2879 DIMAR-DITRA-295 del 10 mayo de 2005, se le comunica al Superintendente de Puertos y Transporte la información requerida, dando con ello inicio a las coordinaciones necesarias para adelantar el proceso.

Para conocimiento de la Honorable Comisión, me permito describir la información del SISTEMA DE INFORMACION DE TRANSPORTE ACUATICO, insumo con el que cuenta esta Dirección General, así:

El Sistema de Información de Transporte Acuático, está conformado por tres subsistemas o módulos, a saber:

Módulo 1. Empresas de Transporte Marítimo

Este módulo recoge la información referente a las empresas de transporte marítimo y fluvial internacional y de cabotaje, que se encuentran registradas y habilitadas por la Dirección General Marítima. De esta información se obtiene datos básicos de las empresas como: sus representantes, agentes, servicios que prestan, buques registrados, rutas registradas, entre otros.

Módulo 2. Fletes Empresas de Transporte Marítimo

Este módulo recoge la información de las tarifas y los recargos que manejan las empresas de transporte marítimo, los acuerdos marítimos y las conferencias de transporte marítimo. El módulo y sus aplicativos se encuentran en fase de diseño en coordinación con PROEXPORT de manera que, una vez en servicio, pueda llevarse la información a la página web de las entidades respectivas y por ende sirva de base al usuario o exportador que la requiera.

Módulo 3. Información de Carga y Pasajeros

Este módulo recopila la información de los buques, la carga movilizada por ellos y su arribo a cada uno de los puertos colombianos, tanto en importación como exportación; de igual manera, se hace con la carga de cabotaje -nacional- y fluvial internacional.

El aplicativo maneja información de todos los puertos colombianos, los tipos de carga, las toneladas movilizadas, los tipos de producto, las empresas, las agencias marítimas y la información pertinente que sirva de herramienta para los procesos estadísticos requeridos tanto por las entidades nacionales del sector, como por los usuarios y otros entes de carácter nacional pertenecientes al sector marítimo.

Esta información se recibe mediante el envío de los manifiestos de carga, por parte de las agencias marítimas, tal y como lo dispone el artículo 50 del Decreto 804 del 2001.

Así mismo, las Capitanías de Puerto como Autoridad Marítima Local, reciben y elaboran los formularios estadísticos que igualmente contienen información detallada que se requiere.

Cabe resaltar que la Autoridad Marítima viene trabajando en la posibilidad de un convenio interinstitucional con la DIAN, el cual se encuentra actualmente en proceso, a fin de acceder al sistema -MUISCA- evitando la duplicidad en el manejo de la información, agilizando la recepción y producción de resultados de estadística.

Adicional a estos módulos, se maneja el aplicativo que contiene la información de FLETAMENTOS, el que consiste en llevar el control de esta modalidad de transporte realizada por buques ocasionales, en el que se registran las solicitudes para los diferentes puertos colombianos, dejando un registro de las características de las naves, sus certificados, la carga por movilizar, los puertos de zarpe y destino, los productos, las toneladas registradas, el fletador, el fletante, el usuario del servicio, entre otros datos.

Con el sistema que se tiene actualmente, se recauda toda la información del transporte marítimo internacional, de cabotaje y fluvial internacional y es posible obtener estadísticas que se registran en forma trimestral, semestral y anual en las diferentes publicaciones de la DIMAR, en sus Informes de Gestión.

Así mismo, se hace envío de lo correspondiente al Ministerio del Transporte, al DANE, al Banco de la República, al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, entre otros, dejándola a disposición del transportador y/o usuario del sector marítimo, tanto en la página web de DIMAR, como en respuesta a las solicitudes que se hagan en tal sentido.

Reitero a la Honorable Comisión el compromiso de la Autoridad Marítima Nacional con las entidades estatales y los gremios del sector marítimo para colaborar en el acopio y difusión de la información especializada de su competencia, a fin de facilitarle al Gobierno Nacional implementar su política estatal en el tema de la expansión portuaria y la competitividad de los puertos colombianos, tal como lo enuncia el Plan de Expansión Portuaria ya descrito.

Atentamente,

Contralmirante *Edgar Augusto Cely Núñez,*
Director General Marítimo.

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

01 -219
Bogotá, 06 de mayo de 2005
Doctor
FELIPE ORTIZ MARULANDA
Secretario General
Comisión Segunda Senado
Congreso de la República
Carrera 7 Nº 8 - 68 Oficina 233
Bogotá, D. C.

ASUNTO: **Proposición número 60 de 2005**
Respuesta radicado 10709-10818.

Respetado doctor:

En relación con el cuestionario allegado a esta entidad por parte de la Comisión Segunda del Senado, particularmente del honorable Senador de la República Manuel Ramiro Velásquez Arroyave, en primera instancia debe advertirse que analizado el cuestionario los interrogantes no están dirigidos a la Superintendencia, lo cual se colige al revisar las preguntas frente a las funciones de inspección, vigilancia y control asignadas a la Supertransporte a través del Decreto 101 de 2000, modificados por el Decreto 1016 y 2741 de 2001 normas que modifican la estructura de Ministerio de Transporte y confieren atribuciones a la Superintendencia de Puertos y Transporte. (Se adjunta copia).

Sin embargo, se da respuesta en general en los siguientes términos:

La Superintendencia de Puertos y Transporte ha sido invitada por el PRAP a asistir a las mesas de trabajo sobre la INSPECCIÓN SIMULTANEA EN PUERTOS - ISP, el cual busca optimizar los trámites en las zonas portuarias o de arribo de mercancías, en beneficio del comercio exterior, para lo cual buscó la concurrencia de todas las entidades del orden nacional y regional que practican inspecciones en puerto en cumplimiento de sus competencias y que se asocian directamente con los permisos fitosanitarios, zoosanitarios, de licenciamiento de importación, de contaminación por narcóticos y demás asociados.

A estas reuniones ha venido asistiendo la Superintendencia de Puertos y Transporte con el fin de garantizar, cuando se adopte alguna normativa en el seno de la referida mesa de trabajo, que incida en la prestación del servicio público de transporte.

Sin embargo, y en lo que atañe específicamente al tema del scanner, habrá que especificar que este asunto no ha sido tratado directamente con la entidad, habida cuenta, que como bien se deduce del contenido del cuestionario, es del resorte de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, a pesar de haberse manifestado en su momento por parte del Ministro de Transporte el interés de definir sus parámetros técnicos,

en consideración a la dinámica e impacto que tiene respecto del servicio de transporte.

De otro lado, con el fin de coadyuvar a este propósito, se concertaron compromisos a cargo de la entidad, para lo cual se estableció un Plan Estratégico de Inspección Simultánea en Puertos, cuyo objetivo se resume: "Determinar el nivel de eficiencia de las principales sociedades portuarias de servicio público, a través de mecanismos de medición institucionales y de participación ciudadana".

Del respectivo Plan Estratégico de Inspección Simultánea en Puertos, se adjunta copia.

En relación con los compromisos asumidos allí, se destaca que en el programa de MEDICION DE SATISFACCIÓN se tomaron de las Sociedades Portuarias de Servicio Público de Buenaventura y Cartagena las actas que se levantaron conjuntamente con los usuarios de sus servicios, se tabularon y se emitió un informe que se remitió a la doctora ALCIRA BARRERO, Subdirectora Logística de Exportación de PROEXPORT, de este informe se adjunta copia.

En lo que respecta al programa de FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA ESTADISTICO, la Superintendencia de Puertos y Transporte contrató los servicios especializados de la firma SISTEMAS CORPORATIVOS S.A. para que elaborara un módulo estadístico dentro del SISTEMA DE INDICADORES DE GESTION PORTUARIA - SIGP. Este módulo a la fecha se encuentra en un 95% de avance en su implementación, restando un 5% correspondiente a ajustes finales que será cumplido antes de finalizar el mes de mayo de 2005. Este sistema permitirá las transmisión vía web de los archivos planos requeridos por la superintendencia; garantizará la calidad de la información en cuanto el sistema tiene implementado un sistema de validación; permite acceder oportunamente a la información debido a que la transmisión que hacen los usuarios de los archivos planos es cargada directamente a nuestra base de datos – previa validación; permite obtener información comparativa con diferentes vigencias; permite analizar la información desde diferentes parámetros; permite implementar nuevos requerimientos de información y demás que facilitan la disposición oportuna de la información.

Sobre el programa de EVALUACION Y DIAGNOSTICO, se observa que la Superintendencia de Puertos y Transporte tiene el Sistema de Indicadores de Gestión Portuaria, el cual permite hacer seguimiento a la gestión y sus costos de las Sociedades Portuarias de Servicio Público, a través de un programa que bajo la metodología del CUADRO DE MANDO INTEGRAL y de COSTOS POR ACTIVIDAD activa alarmas sobre la información que para el efecto reportan las aludidas sociedades. Sobre este sistema se celebró un convenio con la Superintendencia de Sociedades, que por su mejor experiencia en el análisis de información financiera y especializada de gestión, va a hacer la evaluación y diagnóstico subsectorial a partir de la información contenida en el SIGP.

Específicamente respecto del cuestionario se responde lo siguiente

1. Cuáles son los proyectos nacionales y la presupuestado en dichas áreas para preparar la infraestructura nacional hacia el futuro del Comercio Exterior.

Respuesta: Competente para contestar el Ministerio de Transporte e INVIAS.

2. Cuáles son los proyectos ya incluidos y por presupuestar.

Respuesta: Competente para contestar el Ministerio de Transporte e INVIAS.

3. Cubrimiento de los 2500 kilómetros por pavimentar y la repercusión en el TLC y en CAN - MERCOSUR, cuál en comercio exterior en general.

Respuesta: Competente para contestar el Ministerio de Transporte e INVIAS.

4. Infraestructura de Puertos y Aeropuertos, proyectados, financiados y por proyectados, financiados y por proyectar repercusión en el futuro comercio exterior.

Respuesta: Competente para contestar el Ministerio de Transporte, INVIAS , Aeronáutica Civil.

5. Especificación de los proyectos de infraestructura que apoyen desplazamientos operacionales de los equipos de nuestras fuerzas militares por la vía terrestre nacional.

Respuesta: Competente para contestar el Ministerio de Transporte e INVIAS.

6. Plan de Expansión Portuaria.

Respuesta: Competente para contestar el Ministerio de Transporte.

Agradezco su amable atención,

Cordialmente,

Pablo Augusto Alfonso Carrillo,

Superintendente de Puertos y Transporte (E).

Anexo: lo anunciado

DECRETO 101 DE 2000

(febrero 2)

por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones.

Modificado por el Decreto 2741 de 2001

Adicionado por el Decreto 948 de 2001

Modificado por el Decreto 136 de 2001

El Presidente de la República de Colombia, en ejercicio de las atribuciones constitucionales y legales, en especial, de la consagrada en el numeral 16 del artículo 189 de la Constitución Política desarrollada en los artículos 37 de la Ley 105 de 1993 y 54 de la Ley 489 de 1998,

DECRETA:

CAPITULO I

Del Sector Transporte

Artículo 1º. *Integración del Sector Transporte.* El Sector Transporte está integrado por el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas y vinculadas y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, DIMAR, en los términos de la Ley 105 de 1993.

El Ministerio de Transporte tendrá a su cargo la orientación, control y evaluación del ejercicio de las funciones de sus entidades adscritas y vinculadas, sin perjuicio de las potestades de decisión que les correspondan, así como de su participación en la formulación de la política, en la elaboración de programas sectoriales y en la ejecución de los mismos.

Las entidades adscritas al Ministerio de Transporte son:

1. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil.

2. La Superintendencia de Puertos y Transporte, Supertransporte.

3. El Instituto Nacional de Vías, Invías.

4. El Fondo Nacional de Caminos Vecinales, FNCV.

Las entidades vinculadas al Ministerio de Transporte son:

1. La Empresa Colombiana de Vías Férreas, Ferrovías.

2. La Sociedad Colombiana de Transporte Ferroviario, STF,

Son organismos de asesoría y coordinación del Sector Transporte los siguientes:

1. El Comité de Coordinación Permanente entre el Ministerio de Transporte y la DIMAR.

2. El Consejo Consultivo de Transporte.

Parágrafo. Para los efectos previstos en este decreto, la Dimar también formará parte del sector transporte y estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte en los términos de la Ley 105 de 1993.

Artículo 2°. *Objetivos del Ministerio.* El Ministerio de Transporte tiene como objetivos primordiales la formulación y adopción de las políticas, planes generales, programas y proyectos en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.

Artículo 3°. ***Adicionado por el Decreto 948 de mayo 24 de 2001, artículo 1º. Funciones del Ministerio:*** *El Ministerio de Transporte cumplirá, además de las funciones que determina el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, las siguientes:*

1. Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.

2. Elaborar el proyecto del Plan Sectorial de Transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación, DNP, y las entidades del sector transporte.

3. Elaborar los planes modales de transporte y su infraestructura, en colaboración con las entidades ejecutoras de cada modo de transporte y las entidades territoriales y la Dimar.

4. Coordinar, promover, vigilar y evaluar la ejecución de las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.

5. Expedir las normas de carácter general y de carácter técnico que regulen los temas de tránsito, transporte y su infraestructura, siempre y cuando esta competencia no esté atribuida a otra autoridad.

6. Diseñar, coordinar y participar en programas de investigación científica, tecnológica y administrativa en las áreas de su competencia.

7. Impulsar bajo la dirección del Presidente de la República y en coordinación con los Ministerios de Relaciones Exteriores y Comercio Exterior, las negociaciones internacionales relacionadas con las áreas de su competencia.

8. Apoyar y prestar cooperación técnica a las entidades territoriales en las áreas de su competencia.

9. Fijar la política del Gobierno Nacional para la directa, controlada o libre fijación de tarifas de transporte nacional e internacional en todos los modos, sin perjuicio de lo previsto en convenios o acuerdos de carácter internacional.

10. Coordinar la adopción de los planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de la infraestructura de los mismos.

11. Ejecutar las políticas del sector en materia de tránsito, transporte y su infraestructura en los casos en que estas no les correspondan a las entidades adscritas, vinculadas, territoriales o a la Dimar.

12. Orientar, coordinar y controlar en la forma prevista en el presente decreto y en las disposiciones vigentes, a las entidades adscritas y vinculadas. Ejercer control de tutela sobre los organismos adscritos y vinculados.

13. Promover, de conformidad con los principios constitucionales, la participación de entidades y personas privadas en la prestación de servicios y actividades relacionadas con el sector transporte y su infraestructura.

14. Coordinar, promover y evaluar la ejecución de las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, en concordancia con el Plan Sectorial de Transporte y el Plan Nacional de Desarrollo.

15. Establecer la política general en materia de peajes, de conformidad con la ley.

16. Preparar los planes y programas de inversión para la construcción, conservación y atención de emergencias de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación.

17. Ejecutar los recursos financieros de conformidad con los planes y programas establecidos y con las normas orgánicas del presupuesto nacional.

18. En desarrollo del principio de colaboración, apoyar y prestar cooperación técnica de los organismos y fondos del Estado en los planes y programas que requieran asistencia técnica en el área de la construcción de obras y edificaciones de infraestructura física, con el fin de contribuir a la creación y mantenimiento de condiciones que propicien el bienestar y desarrollo comunitario.

19. Las demás que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de sus objetivos.

Parágrafo 1º. Exceptúase de la infraestructura de transporte los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo, sobre los cuales tiene competencia la Dimar.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte para el desarrollo de las actividades en el modo de transporte marítimo, será asesorado por la Dimar en el área de su competencia".

Artículo 4°. *Estructura*. El Ministerio de Transporte tendrá la siguiente estructura:

1. Despacho del Ministro.

1.1 Oficina Jurídica.

1.2 Oficina de Planeación.

2. Despacho del Viceministro.

2.1 Oficina de Control Interno.

3. Secretaría General.

3.1 Subdirección Administrativa y Financiera.

3.2 Subdirección de Recursos Humanos.

4. Dirección General de Tranporte Fluvial.

4.1 Subdirección de Tráfico Fluvial.

4.1.1 Inspecciones Fluviales.

4.2 Subdirección de Infraestructura y soporte técnico fluvial.

5. Dirección General de Transporte Marítimo y Puertos.

5.1 Subdirección de Operación Marítima y Portuaria.

6. Dirección General de Transporte Férreo y Masivo.

7. Dirección General de Transporte y Tránsito Automotor.

7.1 Subdirección Operativa de Transporte Automotor.

7.2 Subdirección Operativa de Tránsito y Seguridad Vial.

8. Dirección General de Transporte Aéreo.

9. Dirección General de Carreteras.

10. Direcciones Territoriales.

11. Comisión de Regulación del Transporte, CRTR.

12. Consejos y comités asesores.

12.1 Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno.

12.2 Comisión de Personal.

Artículo 5°. *Dirección*. La dirección del Ministerio de Transporte estará a cargo del Ministro, quien la ejercerá con la inmediata colaboración del Viceministro.

Artículo 6°. *Funciones del Ministro.* El Ministro de Transporte cumplirá, además de las funciones que determina el artículo 61 de la Ley 489 de 1998, las siguientes:

1. Definir las políticas, planes, programas y proyectos sobre tránsito, transporte y su infraestructura.

2. Coordinar las entidades adscritas y vinculadas pertenecientes al sector transporte y velar por que cumplan los planes, proyectos y programas respectivos, y las normas legales y reglamentarias pertinentes.

3. Preparar y presentar al Congreso de la República, de acuerdo con la agenda legislativa del Gobierno Nacional, los proyectos de ley relacionados con los asuntos de su competencia.

4. Colaborar con los Ministerios de Relaciones Exteriores y Comercio Exterior en la negociación de tratados o convenios internacionales del Sector Transporte, sin perjuicio de las facultades que le corresponden a la Aerocivil y a la DIMAR.

5. Fijar las normas técnicas que deban regir cada modo de transporte, de acuerdo con la entidad ejecutora correspondiente, cuando no exista norma técnica colombiana obligatoria, o tal función no esté atribuida a otra autoridad.

6. Crear, organizar, conformar y asignar responsabilidades a grupos internos de trabajo, mediante resolución, teniendo en cuenta la estructura interna, las necesidades del servicio y los planes y programas trazados por el Ministerio y designar al funcionario que actuará como coordinador de cada grupo.

7. Crear, conformar y asignar funciones, mediante resolución, a los órganos de asesoría y coordinación que considere necesarios para el desarrollo de sus funciones.

8. Tomar las medidas que fueren necesarias para garantizar la prestación del servicio básico de transporte de pasajeros y de carga en todo el territorio nacional. Se entiende por servicio básico de transporte de pasajeros y de carga, aquel que garantiza una cobertura mínima adecuada de todo el territorio nacional y frecuencia mínima de acuerdo con la demanda, en términos de servicio y costo que lo hagan accesible a la mayoría de los usuarios.

9. Establecer los sitios y las tarifas de peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación.

10. Emitir, en su calidad de suprema autoridad del sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, los departamentos, distritos y municipios, con el fin de asegurar la adecuada operación de la infraestructura de transporte.

11. Aprobar, otorgar, modificar, revocar o declarar la caducidad de las concesiones portuarias.

12. Declarar la habilitación de un puerto para el comercio exterior.

13. Autorizar la construcción y operación de muelles privados y puertos de servicio público, dedicados al cargue y descargue de mercancías.

14. Las demás previstas en la ley y las que por su naturaleza le correspondan o le sean delegadas por el Presidente de la República.

Parágrafo. El Ministro de Transporte podrá delegar sus funciones en los términos establecidos en la ley.

Artículo 7º. *Oficina Jurídica.* La Oficina Jurídica cumplirá las siguientes funciones:

1. Asistir y asesorar al Ministro, al Viceministro, al Secretario General y a todas las dependencias del Ministerio, en los asuntos jurídicos relacionados con las funciones y actividades a cargo de la entidad.

2. Elaborar, estudiar y conceptuar sobre los proyectos de ley, decretos, resoluciones, contratos, convenios y demás actos administrativos que deba expedir o proponer el Ministerio y que sean sometidos a su consideración. Llevar un archivo único sobre la materia.

3. Dirigir y coordinar la compilación y actualización de la jurisprudencia y de las normas legales y administrativas que regulan las funciones del Ministerio, de cada una de sus dependencias y de sus entidades adscritas o vinculadas, y velar por su adecuada difusión y aplicación.

4. Coordinar el desarrollo de sus actividades con la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República y coordinar las actividades de las oficinas jurídicas de las entidades adscritas o vinculada.

5. Atender los procesos judiciales y las conciliaciones en los cuales sea parte la Nación-Ministerio de Transporte, y suministrar al Ministerio Público las informaciones y documentos necesarios para la defensa de los intereses del Estado. Seguir el curso de los mismos e informar al Ministro y a la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República sobre su estado y desarrollo.

6. Llevar a cabo las actuaciones encaminadas a lograr el cobro efectivo de las sumas que se adeuden al Ministerio por todo concepto, desarrollando las labores de cobro persuasivo y adelantando los procesos ejecutivos por jurisdicción coactiva.

7. Resolver las consultas que en el plano jurídico formulen los organismos públicos y privados, así como los usuarios y particulares en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, de conformidad con las normas que rigen los servicios y funciones del Ministerio.

8. Elaborar, estudiar y conceptuar jurídicamente sobre aquellos aspectos administrativos que en materia de transporte y tránsito deba expedir el Ministro.

9. Las demás que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Artículo 8°. *Oficina de Planeación.* La Oficina de Planeación cumplirá las siguientes funciones:

1. Asesorar al Ministro en la definición, coordinación y adopción de las políticas sectoriales y en la participación del Ministerio en la definición de la política macroeconómica del Gobierno.

2. Preparar, en coordinación con las demás dependencias del Ministerio, el anteproyecto del presupuesto anual de funcionamiento e inversión del Ministerio que habrá de someterse a la Dirección General del Presupuesto Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

3. Presentar al Ministerio de Hacienda y Crédito Público el programa anual de caja, de conformidad con las obligaciones y contratos pendientes y programados.

4. Velar por que los planes de inversión y las políticas de los diferentes sectores de transporte contemplen una coordinación modal.

5. Orientar y coordinar con las dependencias del Ministerio y las entidades adscritas y vinculadas, el diseño y la ejecución de los proyectos de inversión que estas deben adelantar y consolidar los planes, programas y proyectos del sector para ser presentados al DNP.

6. Evaluar la ejecución presupuestal del Ministerio y de las entidades adscritas y vinculadas y proponer los ajustes necesarios.

7. Consolidar la evaluación de la ejecución de los planes, programas y proyectos de inversión de las entidades del sector y proponer los correctivos necesarios.

8. Promover y evaluar los programas de cooperación técnica internacional del Ministerio y de las entidades adscritas y vinculadas coordinando la relación del sector con la Agencia Colombiana de Cooperación Internacional.

9. Realizar análisis sectoriales relacionados con las políticas de transporte y generar escenarios de planificación sectorial e intermodal que permitan dirigir la inversión y establecer políticas.

10. Consolidar la información referente a estadísticas de inversión del sector, tanto pública como privada, en todos sus modos.

11. Registrar en el banco de programas y proyectos de inversión nacional y emitir concepto de elegibilidad a los proyectos de infraestructura de transporte, remitidos por la Dirección General de la Comisión Nacional de Regalías o por los entes territoriales, previo concepto de viabilidad técnica y financiera favorable. Hacer el seguimiento de los últimos.

12. Evaluar los proyectos que hacen parte de los planes de expansión vial para someterlos a consideración del Ministro.

13. Asesorar a las entidades territoriales respecto a la planeación y financiación de la infraestructura de transporte.

14. Las demás que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Artículo 9°. *Funciones del Viceministro.* El viceministro de Transporte cumplirá, además de las funciones que determina el artículo 62 de la Ley 489 de 1998, las siguientes:

1. Dirigir, coordinar y controlar el cumplimiento de las funciones asignadas a las Direcciones Generales y la Oficina de Control Interno del Ministerio.

2. Las demás que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de su cargo.

Artículo 10. *Oficina de Control Interno.* La Oficina de Control Interno cumplirá las siguientes funciones:

1. Asesorar al Viceministro en la definición de las políticas referidas al diseño e implantación de los sistemas de control, que contribuyan a incrementar la celeridad, eficiencia y eficacia de las diferentes áreas de la entidad, así como a garantizar la calidad en la prestación de los servicios del Ministerio.

2. Diseñar y establecer, en coordinación con las diferentes dependencias del Ministerio los criterios, métodos, procedimientos e indicadores para evaluar la gestión y proponer las medidas preventivas y/o correctivas del caso.

3. Orientar y coordinar la implantación y mantenimiento del sistema de control de gestión y evaluación de resultados al interior de la entidad.

4. Establecer los parámetros y/o indicadores científicos y técnicos que permitan evaluar la calidad de los programas del área y la regulación de los factores de riesgo.

5. Realizar evaluaciones periódicas sobre la ejecución del plan de acción, del cumplimiento de las actividades propias de cada dependencia y proponer las medidas preventivas y/o correctivas necesarias.

6. Verificar el cumplimiento de los requisitos administrativos y financieros, de acuerdo con los procedimientos y el control fiscal establecidos para el movimiento de los fondos, valores y bienes de la entidad.

7. Velar por la correcta ejecución de las operaciones, convenios y contratos del Ministerio y vigilar cómo se invierten los fondos públicos, e informar al Ministro y al Viceministro cuando se presenten irregularidades en el manejo de los mismos.

8. Vigilar que la atención a los ciudadanos para recibir, tramitar y resolver las quejas y reclamos se presente, de acuerdo con las normas vigentes y rendir al Ministro y al Viceministro un informe semestral sobre el particular.

9. Presentar a consideración del Viceministro, en el mes de enero de cada año, una evaluación relacionada con el cumplimiento de los objetivos alcanzados en el año anterior.

10. Diseñar e implantar el sistema de auditoría de sistemas del Ministerio, estableciendo reglas, metas y objetivos, y efectuar el análisis de los resultados para la toma de acciones preventivas y/o correctivas.

11. Elaborar y mantener actualizados los manuales de procedimientos y velar por su adecuada implantación. Velar por la implantación, actualización y aplicación de los manuales de procedimientos.

12. Las demás que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Artículo 11. *Secretaría General.* La Secretaría General cumplirá las siguientes funciones:

1. Diseñar, dirigir y coordinar las políticas del Ministerio en las áreas administrativa, financiera, gestión humana e informática.

2. Organizar el funcionamiento del Ministerio y proponer ajustes a la estructura, de acuerdo con las necesidades del servicio y las políticas del Gobierno Nacional, en coordinación con la Oficina de Planeación.

3. Dirigir, supervisar y controlar la ejecución de las políticas presupuestales, contables y de tesorería establecidas en el Ministerio.

4. Dirigir, supervisar y controlar la ejecución de las políticas de administración de personal y desarrollo de la gestión humana, de acuerdo con las normas legales vigentes.

5. Dirigir, supervisar y controlar las actividades de adquisiciones, suministros y prestación de servicios de apoyo administrativo.

6. Participar con la Oficina de Planeación en la elaboración del anteproyecto de presupuesto del Ministerio.

7. Dirigir y coordinar los programas de redireccionamiento, modernización y mejoramiento continuo y permanente del Ministerio y de las instituciones del sector.

8. Asesorar al Ministro en la definición de la política referida a la organización, métodos y procedimientos relacionados con el procesamiento de la información y los análisis estadísticos, con el fin de que el Ministerio pueda desarrollar adecuadamente su función.

9. Adelantar las investigaciones disciplinarias de acuerdo con las normas legales vigentes sobre la materia.

10. Velar por el funcionamiento del área de atención al usuario.

11.Velar por el adecuado funcionamiento y custodia del archivo y correspondencia del Ministerio.

12. Las demás que se lean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Artículo 12. *Subdirección administrativa y financiera.* La Subdirección Administrativa y Financiera, cumplirá las siguientes funciones:

1. Asesorar y asistir al Secretario General en el estudio de los asuntos administrativos y financieros.

2. Planear, dirigir, coordinar y controlar la ejecución del presupuesto funcionamiento del Ministerio.

3. Coordinar y controlar la ejecución del presupuesto de inversión del Ministerio.

4. Planear, dirigir, coordinar y controlar las actividades de contabilidad, presupuesto y pagaduría.

5. Coordinar y controlar el programa de seguros generales de los bienes del Ministerio.

6. Organizar, dirigir y controlar la vigilancia y mantenimiento de los bienes muebles e inmuebles destinados al servicio del Ministerio.

7. Preparar las solicitudes sobre movimientos presupuestales que se deban tramitar ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el DNP.

8. Preparar el Programa Anual de Caja del Ministerio, en coordinación con la Oficina de Planeación.

9. Realizar la consolidación y presentación de los estados financieros del Ministerio.

10. Coordinar, implementar y controlar el adecuado funcionamiento y custodia del archivo y correspondencia del Ministerio.

11. Las demás que les sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Nota: Decreto 136 de enero 31 de 2001, artículo 2º: ***"Las funciones contempladas en los artículos 12 y 13 del Decreto 101 de 2000, continuarán siendo ejercidas por la Subdirección Administrativa y Financiera, y la Subdirección de Recursos Humanos, según lo allí estipulado".***

Artículo 13. *Subdirección de Recursos Humanos.* La Subdirección de Recursos Humanos cumplirá las siguientes funciones:

1. Asesorar y asistir a la Secretaría General en el estudio de los asuntos de administración de personal y desarrollo de la gestión humana.

2. Coordinar y orientar las políticas y metodologías de selección de personal y calificación de servicios y coordinar su aplicación en las diferentes dependencias del Ministerio.

3. Programar, coordinar, dirigir y supervisar las actividades de administración de personal de acuerdo con las normas vigentes.

4. Gestionar ante el Departamento Administrativo de la Función Pública todo lo relacionado con proceso de administración de personal y de talento humano.

5. Elaborar y mantener actualizados, en coordinación con la Oficina de Planeación los estudios sobre el manual de funciones.

6. Elaborar en coordinación con la Oficina de Planeación los estudios de planta de personal y presupuesto que demande.

7. Coordinar los programas de bienestar social que tiendan al desarrollo integral de los funcionarios del Ministerio y sus familias.

8. Proponer y coordinar programas de capacitación para los funcionarios del Ministerio.

9. Las demás que les sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Artículo 14. *Funciones de las Direcciones Generales.* Las Direcciones Generales son unidades técnicas de apoyo al Ministro de Transporte, para el estudio y elaboración de la política de transporte, así como para el control sobre la ejecución de dicha política por parte de las entidades adscritas vinculadas o con relación de coordinación con el Ministerio. Para ello las Direcciones Generales cumplirán, en relación con los modos de transporte de su competencia, las siguientes funciones generales, además de las que se fijen específicamente para cada una de ellas:

1. Asesorar al Ministro en la formulación de las políticas que deban regir cada uno de los modos de transporte, favoreciendo la sana competencia entre los diferentes modos, así como su adecuada integración cuando esta tenga lugar.

2. Elaborar en coordinación con la Oficina de Planeación del Ministerio y las entidades adscritas y vinculadas, el anteproyecto del plan de desarrollo para cada modo de transporte y su infraestructura y proponerlo al Ministro, para su inclusión en el Plan Nacional de Desarrollo.

3. Estudiar los planes y programas modales, presentados por las entidades ejecutoras y proponer las modificaciones que sean necesarias sobre los mismos.

4. Promover y organizar encuentros y foros técnicos sobre transporte a nivel nacional e internacional.

5. Elaborar los distintos estudios y análisis tendientes a determinar el grado de gestión e impacto del plan sectorial, de los programas de inversión y de los proyectos específicos según el modo de su competencia

6. Estudiar y remitir informes al Ministro sobre los proyectos de normas técnicas y formatos de aplicación en materia de transporte y tránsito, preparados por las entidades ejecutoras.

7. Proponer al Ministro o a la dependencia competente del Ministerio los proyectos de regulación y normas técnicas sobre el modo de su competencia.

8. Representar al Ministerio, como suprema autoridad de transporte, en acuerdos, convenios, reuniones de organismos y congresos a nivel nacional e internacional.

9. Estudiar, evaluar y promover la creación de instrumentos de fomento a los servicios nacionales de transporte del modo de su competencia.

10. Promover la participación del sector privado en el desarrollo del Sistema Nacional de Transporte y su infraestructura.

11. Elaborar los proyectos de ley relativos a cada modo de transporte y proponerlos al Ministro, para su presentación ante el Congreso de la República.

12. Prestar asistencia técnica a las entidades territoriales o a sus organismos descentralizados en relación con los temas de su competencia. Igualmente brindar asistencia en la presentación de estudios a las entidades multilaterales de crédito.

13. Hacer seguimiento a los proyectos por concesión y otros mecanismos de participación privada llevados a cabo por las entidades ejecutoras.

14. Estudiar los convenios internacionales vigentes y los proyectos de convenios internacionales aplicables a cada modo de transporte.

15. Preparar, en coordinación con los Ministerios de Relaciones Exteriores y Comercio Exterior, los estudios que deba presentar el país ante los organismos internacionales, en asuntos relacionados con cada uno de los modos de transporte.

16. Mantener un sistema de información y de registro para cada modo de transporte y su infraestructura, que proporcione los datos estadísticos para el sector público y privado.

17. Conocer en segunda instancia de las decisiones adoptadas por las Direcciones Territoriales, en asuntos del modo de su competencia.

18. Mantener informadas a las comunidades, gremios y usuarios sobre los proyectos en el modo de su competencia y su contribución al desarrollo.

19. Las demás que les sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Parágrafo. Para el cumplimiento de sus funciones, las Direcciones Generales actuarán en coordinación con las entidades ejecutoras de la política de transporte evitando duplicidad de funciones y actividades.

Artículo 15. *Dirección General de Transporte Fluvial.* La Dirección General de Transporte Fluvial cumplirá las siguientes funciones:

1. Ejecutar la política del Gobierno Nacional en materia de transporte, tránsito, soporte técnico e infraestructura fluvial, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministro de Transporte.

2. Aplicar la regulación del transporte y tránsito fluvial.

3. Proponer al Ministro o la dependencia competente del Ministerio las políticas para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas de transporte de pasajeros y carga, por uso de la vía e infraestructura fluvial y por servicios prestados por la autoridad fluvial. Ejecutar las decisiones adoptadas por el Ministerio al respecto.

4. Estudiar la viabilidad técnica y financiera para desarrollar proyectos fluviales por sistemas de concesión y/o participación privada.

5. Promover la consecución de recursos diferentes a los de la nación para llevar a cabo los programas de desarrollo fluvial.

6. Prestar asesoría a las entidades territoriales o a sus organismos descentralizados relacionadas con estudios y diseños del modo fluvial regional, presentación de estudios a las entidades multilaterales de crédito, en coordinación con los planes y programas elaborados por la Dirección General de Transporte Fluvial.

7. Controlar y autorizar las construcciones que se ejecuten en los predios colindantes con las vías fluviales navegables, de conformidad con lo establecido en la ley.

8. Dirigir y controlar la elaboración y ejecución de los planes y programas sobre encauzamiento, dragado, conservación, operación y señalización de las vías fluviales navegables, sin perjuio de la competencia de otras autoridades.

9. Dirigir y controlar la administración de los puertos fluviales a cargo de la Nación, en coordinación con la entidad territorial donde se encuentren ubicados dichos puertos y de conformidad con lo establecido en la ley.

10. Dirigir y controlar la elaboración y ejecución de los planes y programas sobre construcción, conservación y operación de los puertos fluviales a cargo de la nación, en coordinación con las entidades territoriales del lugar donde se encuentren ubicados dichos puertos y de conformidad con lo establecido en la ley.

11. Coordinar con la Dimar, los asuntos relativos a la navegación fluvial en las zonas de frontera internacional.

12. Velar por el cumplimiento de las normas técnicas para la construcción de naves y artefactos fluviales, siempre y cuando no exista norma técnica colombiana obligatoria.

13. Dirigir y coordinar con la Policía Nacional las políticas de control fluvial en las vías navegables y en sus respectivos puertos.

14. Mantener un sistema de información y de registro del transporte y tránsito fluvial y su infraestructura, que proporcione los datos estadísticos para el sector público y privado.

15. Mantener informadas a las comunidades, gremios y usuarios sobre los proyectos en el modo de su competencia y su contribución al desarrollo.

16. Las demás que les sean asignadas y que correpondan a la naturaleza de la dependencia.

Artículo 16. *Subdirección de Tráfico Fluvial.* La Subdirección de Tráfico Fluvial cumplirá las siguientes funciones:

1. Ejecutar la política del Gobierno Nacional en materia de tráfico fluvial, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministro de Transporte.

2. Velar por el cumplimiento de las normas legales sobre el transporte y tráfico fluvial.

3. Proponer las normas para el transporte, administración y uso de las vías navegables y puertos fluviales.

4. Participar en la elaboración de normas técnicas para la construcción y modificación de embarcaciones y artefactos fluviales.

5. Elaborar el sistema de control de tráfico en las vías fluviales a cargo de la Nación.

6. Dirigir y controlar el funcionamiento de las inspecciones fluviales a su cargo.

7. Coordinar con la Policía Nacional la aplicación de las políticas de control fluvial en los ríos navegables y puertos fluviales a cargo del Ministerio de Transporte.

8. Recopilar la información y elaborar las estadísticas de movimientos de carga y pasajeros y de incidentalidad en el modo.

9. Las demás que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Artículo 17. *Modificado por el Decreto 2741 de 2001, artículo 1°: Inspecciones Fluviales. Las Inspecciones Fluviales son dependencias regionales del Ministerio de Transporte bajo el control y dirección de la Subdirección de Tráfico Fluvial y representarán a la autoridad fluvial nacional en su respectiva jurisdicción.*

Parágrafo. El Ministro de Transporte mediante resolución, organizará las inspecciones fluviales en el territorio nacional de conformidad con la ley y este decreto. Del mismo modo dentro de la relación de coordinación prevista en la Ley 105 de 1993 y en este decreto, podrá reorganizar y suprimir las inspecciones fluviales que estime necesario y delegar en la Dimar, capitanías de puerto, previa coordinación con esa dependencia, el ejercicio de funciones relativas a dichas inspecciones en determinadas jurisdicciones".

Artículo 18. *Subdirección de infraestructura y soporte técnico fluvial.* La Subdirección de Infraestructura y Soporte Técnico Fluvial cumplirá las siguientes funciones:

1. Ejecutar la política del Gobierno Nacional en materia de infraestructura fluvial, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministro de Transporte.

2. Diseñar el sistema de concesiones de obras fluviales y coordinar y/o elaborar los términos de referencia para los estudios técnicos y de demanda y buscar la participación del sector privado en estos proyectos.

3. Asesorar a las entidades territoriales o a sus organismos descentralizados en la elaboración de estudios y diseños, análisis de información financiera, seguimiento, dirección y supervisión de los proyectos de obras fluviales.

4. Elaborar estudios, planes y programas de inversión en vías fluviales de conformidad con lo establecido en el presente decreto, analizar las fuentes de financiamiento para su desarrollo y llevar el control sobre ejecución y avance de las obras.

5. Elaborar los términos de referencia, bases y condiciones de los pliegos de todas las licitaciones o concursos que los requieran, así como ejercer la interventoría de los contratos de consultoría que tengan por finalidad la ejecución de estudios y proyectos de carácter fluvial.

6. Dirigir, coordinar y adelantar la contratación de las obra fluviales de que tratan los numerales 4 y 5 de este artículo.

7. Asesorar, elaborar, controlar, proyectar y evaluar todos los planes, declaraciones, estudios y programas para la gestión ambiental relacionados con su comeptencia, de los proyectos que adelante la Dirección General de Transporte Fluvial.

8. Las demás que le sean asignadas y correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Artículo 19. *Dirección General de Transporte Marítimo y Puertos.* La Dirección General de Transporte Marítimo y Puertos cumplirá las siguientes funciones:

1. Ejecutar la política del Gobierno Nacional en materia de transporte marítimo, puertos y su infraestructura, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministro de Transporte, sin perjuicio de las funciones que sobre la materia corresponden a la Dimar.

2. Proponer los mecanismos para armonizar la legislación sobre transporte marítimo internacional y la legislación nacional en coordinación con las demás entidades del Gobierno Nacional.

3. Proponer al Ministerio o la dependencia competente del Ministerio los proyectos de regulación y reglamentación del transporte marítimo y de los puertos.

4. Proponer al Ministro o a la dependencia competente del Ministerio, la definición de los requisitos para expedir la habilitación y el permiso de operación a las empresas nacionales y extranjeras de transporte marítimo y a los transportadores marítimos no operadores de naves, en los términos que señale la ley.

5. Proponer al Ministro o dependencia competente del Ministerio, la definición de los requisitos para registrar los Acuerdos de Transporte Marítimo, las conferencias marítimas, las tarifas y recargos marítimos de las empresas que atiendan tráficos que toquen puertos colombianos.

6. Proponer al Ministro o dependencia competente del Ministerio, los proyectos de reglamentación sobre los contratos de arrendamiento y el fletamento de naves y artefactos navales.

7. Proponer al Ministro o dependencia competente del Ministerio, la definición de los requisitos para la expedición de la autorización, registro o licencia de: funcionamiento a los operadores portuarios y demás intermediarios de la actividad portuaria, de conformidad con la ley.

8. Estudiar, evaluar y promover la creación de instrumentos de fomento a los servicios nacionales de transporte marítimo internacional y de cabotaje y a sus actividades conexas.

9. Asesorar y asistir al Ministro en la aprobación y otorgamiento de las concesiones portuarias, así como para su modificación, revocación y/o declaratoria de caducidad.

10. Asesorar y asistir al Ministro en el procedimiento de autorización para la construcción y operación de muelles privados y puertos de servicio público dedicados al cargue y descargue de mercancías.

11. Estudiar las políticas, planes y programas relacionados con el transporte marítimo propuestos y presentados por la Dimar, para aprobación del Ministerio de Transporte.

12. Preparar los Planes de Expansión Portuaria en coordinación con la Oficina de Planeación del Ministerio y el DNP para ser presentados ante el Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes.

13. Asesorar y asistir al Ministro en el proceso de habilitación de puertos para el comercio exterior, en coordinación con las entidades correspondientes.

14. Mantener un sistema de información y de registro para el transporte marítimo y puertos, que proporcione los datos estadísticos para el sector público y privado.

15. Promover la participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura portuaria y en la operación y mantenimiento de los canales de acceso a los puertos colombianos.

16. Estudiar la viabilidad técnica y financiera para desarrolar proyectos portuarios por concesión y otros mecanismos de participación privada.

17. Coordinar con la Dimar los planes y programas en materia de seguridad marítima y determinar las condiciones de seguridad en la navegación.

18. Mantener informadas a las comunidades, gremios y usuarios sobre los proyectos en el modo de su competencia y su contribución al desarrollo.

19. Las demás que les sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Parágrafo. Exceptúase la ejecución de la política de infraestructura en lo que hace referencia a la señalización marítima (faros y boyas), en los canales de acceso a los puertos marítimos de la Nación, la cual corresponde a la Dimar.

Artículo 20. *Subdirección de operación marítima y portuaria*. La Subdirección de Operación Marítima y Portuaria, cumplirá las siguientes funciones:

1. Ejecutar la política del Gobierno Nacional en materia de operación del transporte marítimo y su infraestructura de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministro de Transporte, sin perjuicio de las funciones que sobre la materia le corresponden a la Dimar.

2. Cumplir la regulación del transporte marítimo.

3. Elaborar y efectuar los planes y programas sobre encauzamiento, dragado y conservación de los canales de acceso a los puertos públicos a cargo de la Nación, previo concepto de viabilidad de la Dimar.

4. Proponer la adopción de las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos, en coordinación con la Dimar.

5. Evaluar las solicitudes de concesiones portuarias, sus modificaciones o revocaciones.

6. Estudiar las solicitudes de construcción y operación de muelles privados y puertos de servicio público dedicados al cargue y descargue de mercancías.

7. Controlar la ejecución de las obras de beneficio común a las que se refiere el artículo 4º de la Ley 1ª de 1991, toda norma que lo modifique o sustituya, aprobadas por el Ministerio de Transporte, así como resolver las controversias que surjan con motivo de su realización.

8. Elaborar los términos de referencia, bases y condiciones de los pliegos de las licitaciones o concursos para contratar estudios, el dragado de los canales de acceso, construcción y adecuación de obras complementarias, los proyectos sobre infraestructura portuaria y las interventorías respectivas.

9. Ejercer la supervisión de los contratos que se deriven de la función anteiror.

10. Las demás que les sean asignadas y que corresondan a la naturaleza de la dependencia.

Parágrafo transitorio. Todos los documentos relacionados con los puertos que estén en trámite y que reposen en los archivos de la Superintendencia General de Puertos y Transporte, deben ser trasladados a la Dirección General de Transporte Marítimo y Puertos del Ministerio de Transporte.

Artículo 21. *Dirección General de Transporte y Tránsito Automotor.* La Dirección General de Transporte y Tránsito Automotor cumplirá las siguientes funciones:

1. Ejecutar la política del Gobierno Nacional en materia de transporte y tránsito terrestre automotor por carretera, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministro de Transporte.

2. Aplicar las normas que rigen el transporte y tránsito terrestre automotor por carretera.

3. Asesorar a las entidades territoriales en materia de transporte y tránsito terrestre automotor por carretera, cuando sea conveniente para el mejor desempeño de sus funciones o cuando estas lo soliciten.

4. Coordinar con las autoridades competentes, la ejecución de las políticas que en materia de transporte terrestre internacional, adopte el Gobierno Nacional con el fin de facilitar la circulación de pasajeros y carga entre Colombia y los demás países.

5. Velar por el cumplimiento de los acuerdos de la comunidad andina de naciones en materia de transporte autoromor.

6. Unificar criterios y fijar lineamientos para la aplicación de las normas de transporte y tránsito entre las entidades que tengan funciones en materia de tránsito y/o transporte, tanto en el orden nacional como regional y local.

7. Promover, dirigir y coordinar la realización de programas de seguridad vial, en coordinación con las autoridades competentes.

8. Diseñar y asignar la placa única nacional, las licencias de conducción y demás especies venales, cuando dichas funciones no estén asignadas o delegadas a otra entidad.

9. Asesorar a las autoridades municipales, en coordinacion con la Dirección de Transporte Férreo y Masivo lo pertinente al transporte masivo y el urbano.

10. Otorgar, negar, modificar, reestructurar y revocar rutas y horarios, a ser prestadas dentro del perímetro nacional, a las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros y mixto por carretera, cuando el servicio sea regulado. Mantener el registro de las rutas y horarios del perímetro nacional, de acuerdo con la reglamentación que para este efecto se expida cuando exista un régimen de libertad en el servicio.

11. Fijar la capacidad transportadora de las empresas de transporte de pasajeros y mixto por carretera, cuando se autoricen rutas nacionales en caso de que el servicio sea regulado.

12. Declarar la vacancia o el abandono de permisos, de rutas y horarios, a las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.

13. Otorgar, negar, modificar y revocar la habilitación y permisos de operación a las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros, carga, mixto especial y de turismo.

14. Autorizar cuando no exista norma técnica colombiana obligatoria la homologación de vehículos de carga, pasajeros y mixto.

15. Autorizar la transformación de los vehículos de carga y pasajeros, de acuerdo con las políticas y las normas especiales que para su efecto se expidan por parte del Ministerio de Transporte, siempre y cuando no exista norma técnica colombiana obligatoria.

16. Expedir previo el cumplimiento de los requisitos exigidos, los certificados de idoneidad o los permisos a las empresas de transporte internacional por carretera, a fin de que puedan obtener la autorización correspondiente o permiso de prestación de servicios en los países miembros de la comunidad andina de naciones.

17. Expedir los permisos de circulación restringida y autorizar las planillas de viaje ocasional, cuando a ellos hubiere lugar.

18. Expedir, modificar o cancelar las tarjetas de operación para los vehículos vinculados a las empresas de tranporte, cuando a ello hubiere lugar.

19. Autorizar a las empresas que tengan el certificado de idoneidad del país de origen, a fin de que puedan prestar el servicio de transporte internacional en Colombia, en las rutas autorizadas previo el cumplimiento de los requisitos.

20. Impartir las directrices generales en materia de transporte y tránsito automotor con el objeto de lograr unificación de criterios entre las diferentes Direcciones Territoriales y Subdirecciones.

21. Conocer en segunda instancia de todas las decisiones adoptadas por las Direcciones Territoriales, en asuntos de su competencia.

22. Mantener un sistema de información y de registro para el transporte y tránsito terrestre automotor y su infraestructura, que proporcione los datos estadísticos para el sector público y privado.

23. Mantener informadas a las comunidades, gremios y usuarios sobre los proyectos en el modo de su competencia y su contribución al desarrollo.

24. Las demás que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Artículo 22. *Subdirección Operativa de Transporte Automotor.* La Subdirección Operativa de Transporte Automotor cumplirá las siguientes funciones:

1. Ejecutar la política del Gobierno Nacional en materia de transporte terrestre auomotor, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte.

2. Dirigir y coordinar la ejecución por particulares de los estudios sobre el transporte de carga, pasajeros y mixto, nacional e internacional.

3. Promover y apoyar procesos sobre normalización técnica de equipos de transporte de carga, pasajeros y mixto.

4. Llevar directamente o mediante contratación los registros necesarios para el transporte de carga, pasajeros y mixto, nacional e internacional.

5. Preparar para la firma de la Dirección los proyectos de actos administrativos para otorgar, negar, modificar, reestructurar y revocar rutas y horarios, a ser prestadas dentro del perímetro nacional, a las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros y mixto por carretera, cuando el servicio sea regulado. Llevar el registro de las rutas y horarios de perímetro nacional, de acuerdo con la reglamentación que para este efecto se expida, cuando exista régimen de libertad en el servicio.

6. Preparar para la firma de la Dirección los proyectos de actos administrativos para fijar la capacidad transportadora de las empresas de transporte de pasajeros y mixto por carretera, cuando se autoricen rutas nacionales. Esta función se ejercerá cuando el servicio sea regulado.

7. Preparar para la Dirección los proyectos de actos administrativos para declarar la vacancia o el abandono de permisos, de rutas y horarios, a las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera que tengan rutas nacionales.

8. Preparar para la Dirección los proyectos de actos administrativos para expedir los permisos de circulación restringida y autorizar las planillas de viaje ocasional, cuando a ellos hubiere lugar.

9. Preparar para la Dirección los proyectos de actos administrativos para expedir, modificar o cancelar las tarjetas de operación para los vehículos vinculados a las empresas de transporte, cuando a ello hubiere lugar.

10. Preparar para la firma de la Dirección los proyectos de actos administrativos necesarios dentro del procedimiento de homologación de vehículos de carga, pasajeros y mixto, cuando no exista norma técnica colombiana obligatoria.

11. Preparar para la firma de la Dirección los proyectos de actos administrativos necesarios dentro del procedimiento de la transformación de vehículos de carga y pasajeros, de acuerdo con las políticas y normas especiales que para el efecto se expidan.

12. Determinar parámetros para el avalúo comercial de los vehículos automotores que se utilizan en la fijación de los impuestos sobre el automotor, de conformidad con las normas legales.

13. Preparar los proyectos de normas o reglamentos sobre transporte internacional para presentar a la instancia pertinente.

14. Coordinar con las entidades correspondientes la organización de los centros nacioanles y de frontera.

15. Preparar los estudios que permitan fijar la posición de Colombia en la comisión administradora de las decisiones de la comunidad andina de naciones y en otros organismos regionales de integración de que forme parte el país en asuntos relacionados con el transporte terrestre internacional.

16. Preparar los proyectos de actos administrativos para la firma de la Dirección, con el fin de otorgar, modificar, negar y revocar la habilitación o los permisos para la prestación del servicio de las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros, carga, mixto, turismo y especial.

17. Expedir los certificados de habilitación y efectuar el registro del parque automotor perteneciente o afiliado a las empresas de transporte internacional que cuentan con certificado de idoneidad en las empresas nacionales, permiso de prestación del servicio en las empresas extranjeras, y remitir dichos registros a las autoridades competentes de frontera.

18. Estudiar las solicitudes atinentes a la prestación del servicio de transporte internacional por carretera y las solicitudes de autorizaciones a las empresas que tengan el certificado de idoneidad del país de origen, a fin de que puedan prestar el servicio de transporte internacional en Colombia, en las rutas autorizadas previo el cumplimietno de los requisitos.

19. Llevar el registro nacional de transportistas autorizados, vehículos habilitados y unidades de carga, así como las cancelaciones, renovaciones y suspensiones y preparar las estadísticas sobre el movimiento de carga y de pasajeros en los cruces de frontera para su registro ante la comunidad andina de naciones.

20. Las demás que les sean asignadas y correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Artículo 23. *Subdirección Operativa de Tránsito y Seguridad Vial.* La Subdirección Operativa de Tránsito y Seguridad Vial cumplirá las siguientes funciones:

1. Ejecutar la política del Gobierno Nacional en materia de regulación y control en tránsito terrestre automotor a nivel nacional de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministro de Transporte.

2. Clasificar, reclasificar los organismos de tránsito. Suprimir los permisos que les hayan sido otorgados.

3. Dirigir y coordinar los estudios sobre seguridad vial en el transporte terrestre automotor.

4. Dirigir y coordinar con los organismos de tránsito la expedición de la placa única nacional, las licencias de conducción y demás especies venales. Para el efecto deberá asignarles las series, rangos y nomenclaturas correspondientes.

5. Llevar directamente o mediante contratación los registros que sean necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

6. Las demás que les sean asignadas y correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Artículo 24. *Dirección General de Transporte Férreo y Masivo.* La Dirección General de Transporte Férreo y Masivo cumplirá las siguientes funciones:

1. Ejecutar la política del Gobierno Nacional en materia de transporte férreo y masivo, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministro de Transporte.

2. Aplicar la regulación del transporte férreo y masivo.

3. Elaborar y proponer los criterios para la formulación de las políticas generales del modo de su competencia, que serán implementadas por las empresas ejecutoras y concesionarias.

4. Promover la participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura y operación productiva de los sistemas de transporte férreo y masivo.

5. Dar apoyo y asistencia técnica a las entidades oficiales y a las entidades territoriales en todos los aspectos relacionados con la gestión financiera, operación y control del transporte férreo y masivo, en el marco de los Planes de Ordenamiento Territorial en cada distrito o municipio de conformidad con la ley.

6. Estudiar, evaluar y definir los planes de expansión de la red férrea.

7. Elaborar y mantener actualizados, en coordinación con los organismos ejecutores y las empresas concesionarias, los inventarios de la red férrea del país.

8. Controlar y hacer seguimiento, a la aplicación de las especificaciones generales y las normas relativas a la infraestructura, del transporte férreo y masivo, a la estructura de costos para proyectos y la productividad comercial de las empresas, en coordinación con entidades ejecutoras.

9. Analizar soluciones integrales de manejo de tráfico que correspondan a alternativas tecnológicas concordantes con los niveles de demanda de las ciudades.

10. Investigar, analizar y proponer nuevos esquemas para financiar los proyectos de infraestructura ferroviaria y de transporte masivo.

11. Mantener un sistema de información y de registro para el transporte férreo y masivo y su infraestructura que proporcione los datos estadísticos para el sector público y privado.

12. Mantener informadas a las comunidades, gremios y usuarios sobre los proyectos en el modo de su competencia y su contribución al desarrollo.

13. Las demás que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Parágrafo. El Ministro de Transporte o su delegado hará parte de la junta, consejo u órgano de dirección de las sociedades o empresas de transporte masivo, en las cuales tenga participación la Nación.

Artículo 25. *Dirección General de Transporte Aéreo.* La Dirección General de Transporte aéreo cumplirá las siguientes funciones:

1. Asesorar al Ministro en la formulación de la política del Gobierno Nacional en materia de transporte aéreo.

2. Coordinar con la Aerocivil las actividades necesarias para conformar, mantener, administrar y vigilar la infraestructura aeroportuaria y aeronáutica.

3. Velar por la correcta ejecución de las actividades de control, seguridad e infraestructura del transporte aéreo.

4. Propiciar la participación privada en el desarrollo y operación de la infraestructura aeroportuaria.

5. Velar por el mantenimiento actualizado del inventario de la infraestructura aeroportuaria y aeronáutica, en coordinación con las entidades territoriales.

6. Colaborar con las instancias pertinentes en el proceso de descentralización aeroportuaria.

7. Mantener un sistema de información para el transporte aéreo y su infraestructura, que proporcione los datos estadísticos para el sector público y privado.

8. Coordinar con la Aerocivil el desarrollo actualizado de los reglamentos aueronáuticos y velar por su correcta aplicación.

9. Mantener informadas a las comunidades, gremios y usuarios sobre los proyectos en el modo de su competencia y su contribución al desarrollo.

10. Las demás que les sean asignadas y que corresondan a la naturaleza de la dependencia.

Artículo 26. *Dirección General de Carreteras.* La Dirección General de Carreteras cumplirá las siguientes funciones:

1. Asesorar al Ministro en el diseño y formulación de las políticas, planes, programas y proyectos de expansión, conservación y utilización de la infraestructura de carreteras a cargo de la Nación, de la red vial departamental y de los caminos vecinales.

2. Elaborar en coordinación con el Invías y el FNCV, el plan anual nacional de carreteras bajo la responsabilidad de la Nación, realizando supervisión y seguimiento a su ejecución.

3. Estudiar y rendir informes al Ministro sobre los planes, programas y estado de ejecución de los proyectos de construcción, rehabilitación, mejoramiento y/o mantenimiento de la red de carreteras a cargo de la Nación.

4. Asesorar a los entes territoriales sobre los proyectos de carreteras a su cargo.

5. Promover la inversión privada en el desarrollo de la infraestructura de carreteras.

6. Elaborar el proyecto del Plan de Expansión de la Red Vial de Carreteras en coordinación con las entidades adscritas.

7. Elaborar y mantener actualizada en coordinación con los organismos ejecutores, empresas y concesionarios los inventarios de la red de carreteras del país.

8. Investigar y analizar nuevos esquemas para administrar y financiar los proyectos de infraestructura de carreteras.

9. Garantizar adecuados niveles de coordinación entre los órdenes nacionales, regional, metropolitano y municipal en materia de careteras y su infraestructura.

10. Proponer al Ministro a la dependencia competente del Ministerio y a los organismos competentes las normas técnicas relacionadas con carreteras e infraestructura vial, en coordinación con las entidades adscritas.

11. Mantener informadas a las comunidades, gremios y usuarios sobre los proyectos viales y su contribución al desarrollo.

12. Las demás que les sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Artículo 27. *Direcciones Territoriales.* El Gobierno Nacional organizará el funcionamiento de las Direcciones Territoriales que estime necesarias, para el adecuado ejercicio de las funciones del Ministerio, teniendo en cuenta las disponibilidades presupuestales.

CAPITULO II

Comisión de Regulación de Transporte, CRTR

Artículo 28. *Organización e integración.* La Comisión de Regulación del Transporte, CRTR, es una dependencia especial del Ministerio

de Transporte, sin personería jurídica, con autonomía administrativa y financiera.

Esta comisión estará integrada por el Ministro de Transporte o su delegado, quien la presidirá, el Director del DNP o su delegado y tres expertos comisionados nombrados por el Presidente de la República, quienes decidirán con voz y voto los asuntos asignados a su competencia.

A las sesiones de la CRTR podrá invitarse con voz y sin voto al Superintendente de Puertos y Transporte o su delegado y a los Directores Generales del Ministerio de Transprote según en el tema a tratar. Habrá una secretaría técnica, conforme lo establezca el reglamento.

Parágrafo 1º. Para estos efectos el Ministerio de Transporte solo podrá delegar al Viceministro y el Director del DNP al Subdirector. La comisión solo podrá sesionar con la asistencia de su presidente o su delegado.

Parágrafo 2º. Los expertos comisionados serán nombrados para un período de tres años.

Artículo 29. *Estructura de la CRTR.* Para el cumplimiento de las funciones que le asigna la ley, el reglamento y demás normas administrativas de la CRTR, tendrá la estructura que de conformidad con la ley determine el Gobierno Nacional. Esta comisión funcionará de acuerdo con el reglamento que expida el Ministro.

Uno de los expertos, en forma rotatoria, ejercerá las funciones de coordinador General de la CRTR, de acuerdo con dicho reglamento interno.

Artículo 30. *Funciones y facultades generales de la CRTR.* La CRTR cumplirá las siguientes funciones:

1. Promover la competencia entre las empresas o los operadores que prestan el servicio público de transporte, para que sus operaciones sean eficientes, produzcan servicios que garanticen el desarrollo de los principios de calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso y seguridad de los usuarios y regular el monopolio cuando la competencia no sea de hecho posible.

2. Regular la prestación del servicio de transporte público, procurando que este contribuya al aumento de la productividad y la calidad de vida, de acuerdo con los lineamientos y políticas establecidas por el Ministro.

3. Establecer dentro del marco de la ley las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte y el fortalecimiento del transporte multimodal.

4. Fijar los criterios e indicadores técnicos de calidad y seguridad, a las que deben ceñirse las empresas de servicio público de transporte en todos los modos para la prestación del servicio.

5. ***Modificado por el Decreto 2741 de 2001, artículo 2º.*** *"Definir los criterios de eficiencia y desarrollar indicadores y modelos para evaluar la gestión financiera, técnica y administrativa de las empresas de servicio público de transporte y de los concesionarios en materia de transporte y su infraestructura, y solicitar la información que considere necesaria para el ejercicio de sus funciones".*

6. Establecer la cuantía y condiciones de los seguros y garantías que deben ofrecer las empresas de servicio público de transporte.

7. Desarrollar mecanismos y alternativas que fomenten la renovación y reposición del parque automotor del país.

8. Establecer fórmulas y criterios para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas para el servicio de transporte y la operación del transporte en las terminales de transporte.

9. Establecer las especificaciones mínimas de la infraestructura para cada modo de transporte.

10. Expedir las normas necesarias para armonizar el desarrollo de la infraestructura de transporte, con el fin de racionalizar y hacer más eficiente su uso, mantener niveles de servicio adecuados y coordinar el desarrollo de los servicios de transporte con los programas de inversión en infraestructura del sector.

11. Definir los criterios técnicos generales de los concursos y licitaciones para la prestación del servicio de transporte.

12. Establecer el marco técnico, operativo y financiero dentro del cual se deben desarrollar las concesiones en cada modo de transporte y definir los lineamientos contractuales mínimos que deben contener las concesiones de transporte a nivel nacional y regional.

13. Definir y concertar criterios de eficiencia e indicadores para evaluar gestión técnica, administrativa y financiera de las concesiones viales. Definir parámetros para garantizar la calidad del servicio.

14. Establecer parámetros mínimos para la fijación de peajes dentro de proyectos de concesión a nivel nacional y regional.

15. Establecer fórmulas y criterios en materia tarifaria para los peajes.

16. Expedir el reglamento que contenga las condiciones técnicas de operación de los puertos públicos colombianos.

17. ***Modificado por el Decreto 2741 de 2001, artículo 2º.*** *Definir el monto de la tasa de vigilancia que deben pagar los puertos marítimos y demás sujetos de vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte de conformidad con la ley".*

18. Definir con base en la metodología señalada en los planes de expansión portuaria, las contraprestaciones que deben pagar quienes se beneficien con las concesiones o licencias portuarias.

19. Regular los sistemas uniformes de registro e información de transporte que determine la ley.

20. Definir por vía general la información que las empresas deben proporcionar sin costo al público.

21. Absolver consultas sobre las materias de su competencia.

22. Promover la participación del usuario como agente efectivo de control y vigilancia de la seguridad y calidad en la prestación de servicio de transporte en todos sus modos, así como de la operación de la infraestructura, estableciendo los mecanismos apropiados.

23. Solicitar al Superintendente de Puertos y Transporte o de Industria y Comercio que adelante las investigaciones e imponga las sanciones de su competencia cuando tenga indicios de que alguna persona o empresa ha violado las normas sobre la materia.

24. Todas aquellas que le asigne la ley, el reglamento y las demás normas administrativas competentes de acuerdo a la naturaleza de sus funciones.

Parágrafo 1º. La aplicación de las disposiciones de promoción de la competencia y prácticas comerciales restrictivas contempladas en la Ley 155 de 1959 y en el Decreto 2153 de 1992, así como las relativas a comportamientos constitutivos de competencia desleal descritos en la legislación vigente, será competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio, sin perjuicio de la competencia establecida para los jueces civiles del circuito en la Ley 256 de 1996.

Parágrafo 2º. La Aerocivil continuará ejerciendo las funciones de regulación que le asigna la ley.

Artículo 31. *Calidad de los miembros de la CRTR.* Los expertos son servidores públicos sujetos a las prohibiciones, inhabilidades e incompatibilidades establecidas en la ley y en el presente decreto.

Los expertos deberán reunir las siguientes condiciones:

1. Ser colombiano y ciudadano en ejercicio.

2. Tener título universitario en alguna de las siguientes disciplinas:

Administración Pública o de Empresas, Derecho, Economía o Ingeniería de Transporte y Vías, Civil, Geográfica, Industrial, Mecánica o Naval.

3. Tener título de posgrado.

4. Contar con reconocida experiencia profesional preferentemente en el sector del transporte o de regulación económica, haber desempeñado cargos de responsabilidad, asesoría o haber sido consultor en entidades públicas o privadas, nacionales o extranjeras, por un período superior a seis años.

5. Al momento de posesionarse los expertos no podrán poseer porcentaje alguno del capital de una empresa que preste el servicio público de transporte en cualquiera de sus modos, ni ser directores, administradores o empleados de una empresa que preste el servicio público de transprote en cualquiera de sus modos.

CAPITULO III

Entidades adscritas y vinculadas

Artículo 32. *Composición del Consejo Directivo del Instituto Nacional de Vías, Invías.* El Consejo Directivo de Invías estará integrado por cinco miembros, así:

1. El Ministro de Transporte o el Viceministro como su delegado, quien la presidirá.

2. El Ministro de Comercio Exterior o su delegado.

3. El Ministro de Hacienda y Crédito Público o su delegado.

4. El Director del DNP o su delegado.

5. Un delegado del Presidente de la República.

El Director General del Invías asistirá a las reuniones del Consejo Directivo con derecho a voz. Así mismo, podrán asistir con derecho a voz, el Director General de Carreteras y el Jefe de la oficina de Planeación del Ministerio de Transporte, cuando así lo considere el Consejo Directivo.

Artículo 33. *Funciones del Consejo Directivo del Invías.* Son funciones del Consejo Directivo de Invías las siguientes:

1. Definir la política general del Invías.

2. Orientar los planes y programas del Invías acordes a la política general y verificar su cumplimiento.

3. Controlar el funcionamiento general del Invías y verificar su conformidad con los planes, programas, orientaciones y políticas adoptadas por el Ministerio de Transporte.

4. ***Modificado por el Decreto 2741 de 2001, artículo 12.*** *Proponer para la consideración del Ministro de Transporte elementos en materia de política y estructura tarifaria sobre peajes que garanticen el adecuado mantenimiento, operación, seguridad de los usuarios y desarrollo de la red nacional de carreteras, así como las tarifas y tasas a cobrar por el uso de la misma. El Consejo Directivo velará por la continuidad de los programas en materia de seguridad vial, para lo cual dentro de la estructura tarifaria de peajes se tendrá en cuenta este factor.*

5. Proponer para la consideración de la CRTR, parámetros para la fijación de peajes dentro de proyectos de concesión a nivel nacional y regional, de acuerdo con las normas legales vigentes y las políticas del Ministerio de Transporte.

6. Aprobar el anteproyecto de presupuesto de la entidad y sus modificaciones de conformidad con la ley.

7. Adoptar los estatutos internos de la entidad y cualquier reforma que a ellos se introduzca.

8. Proponer al Gobierno Nacional las modificaciones de la estructura orgánica que considere pertinentes.

9. Aprobar la celebración de contratos de concesión de las vías a cargo de la nación, para lo cual se requerirá el voto favorable e indelegable del ministro de Transporte.

10. Delegar en el Director del Instituto, en todo o en parte, temporal o definitivamente, algunas de sus funciones, con el voto favorable del Ministro de Transporte o su delegado.

11. Aprobar los estados financieros de la entidad.

12. Darse su propio reglamento.

13. Las demás que les sean asignadas por la autoridad competente.

Artículo 34. *Conformación de la Junta Directiva de la Empresa Colombiana de vías Férreas, Ferrovías.* La Junta Directiva de Ferrovías estará integrada por cinco miembros, así:

1. El Ministro de Transporte o el viceministro como su delegado, quien la presidirá.

2. El Ministro de Hacienda y Crédito Público o su delegado.

3. El Director del DNP o su delegado.

4. Dos delegados del Presidente de la República.

El Presidente de Ferrovías asistirá a las reuniones de la Junta Directiva con derecho a voz. Así mismo, podrán asistir con derecho a voz, el Director General de Transporte Férreo y Masivo y el Jefe de la Oficina de Planeación del Ministerio de Transporte, cuando así lo considere la Junta Directiva.

Artículo 35. *Funciones de la Junta Directiva de Ferrovías.* La Junta Directiva de Ferrovías cumplirá las siguientes funciones:

1. Definir la política general de Ferrovías.

2. Orientar los planesy programas de Ferrovías acordes con la política general y verificar su cumplimiento.

3. Controlar el funcionamiento general de Ferrovías y verificar su conformidad con los planes, programas, orientaciones y políticas adoptados por el Ministerio de Transporte.

4. Aprobar los estados financieros de la empresa.

5. Aprobar el anteproyecto de presupuesto de la entidad y sus modificaciones, de conformidad con la ley.

6. Adoptar los estatutos internos de la entidad y cualquier reforma que a ellos se introduzca.

7. Proponer al Gobierno Nacional las modificaciones de la estructura orgánica que considere pertinentes.

8. Aprobar la celebración de contratos de concesión y nuevos proyectos, para lo cual se requerirá el voto favorale e indelegable del Ministro de Transporte.

9. Delegar en el presidente de la empresa, en todo o en parte, temporal o definitivamente, algunas de sus funciones, con el voto favorable del Ministro de Transporte o su delegado.

10. Darse su propio reglamento.

11. Las demás que les sean asignadas por la autoridad competente.

Artículo 36. *Integración del Consejo Directivo del Fondo Nacional de Caminos Vecinales, FNCV.* El Consejo Directivo del FNCV estará integrado por siete miembros así:

1. El Ministro de Transporte o el Viceministro como su delegado quien la presidirá.

2. El Ministro de Hacienda o Crédito Público o su delegado.

3. El Ministro de Agricultura o su delegado.

4. El Director del DNP o su delegado.

5. El Director del Invías o su delegado.

6. El Gerente de la Federación Nacional de Cafeteros o su delegado.

7. Un delegado del Presidente de la República.

El Gerente del FNCV asistirá a las reuniones del Consejo Directivo con derecho a voz. Así mismo, podrán asistir con derecho a voz, el Director General de Carreteras y el Jefe de la Oficina de Planeación del Ministerio de Transporte cuando así lo considere el Consejo Directivo.

Artículo 37. *Funciones del Consejo Directivo del FNCV.* El Consejo Directivo del FNCV cumplirá las siguientes funciones:

1. Definir la política general del FNCV.

2. Orientar los planes y programas del FNCV acordes con la política general y verificar su cumplimiento.

3. Controlar el funcionamiento general del FNCV y verificar su conformidad con los planes, programas, orientaciones y políticas definidos por el Ministerio de Transporte.

4. Aprobar el anteproyecto de presupuesto de la entidad y sus modificaciones de conformidad con la ley.

5. Adoptar los estatutos internos de la entidad y cualquier reforma que a ellos se introduzca.

6. proponer al Gobierno Nacional las modificaciones de la estructura orgánica que considere pertinentes.

7. Adoptar las políticas de cofinanciación necesarias para el desarrollo de los proyectos, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes.

8. Apoyar el proceso de transferencia de la red vial terciaria a cargo del fondo, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes.

9. Aprobar los estados financieros de la entidad.

10. Delegar en el Director del FNCV en todo o en parte, temporal o definitivamente, algunas de sus funciones, con el voto favorale del Ministro de Transporte o su delegado.

11. Darse su propio reglamento.

12. Las demás que le sean asignadas por la autoridad competente.

Artículo 38. *Integración del Consejo Directivo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil.* El Consejo Directivo de la Aerocivil estará integrado por cuatro miembros así:

1. El Ministro de Transporte o el viceministro como su delegado, quien lo presidirá.

2. El Director del DNP o su delegado.

3. Dos delegados del Presidente de la República, expertos en materia de aeronáutica.

La representación legal de la Aerocivil está a cargo del Director General, quien es agente del Presidente de la República, y es de su libre nombramiento y remoción.

El Director General asistirá a las reuniones del Consejo Directivo con derecho a voz y voto. Así mismo, podrán asistir con derecho a voz el Director General de Transporte Aéreo y el Jefe de la Oficina de Planeación del Ministerio de Transporte, cuando así lo considere el Consejo Directivo.

Artículo 39. *Funciones del Consejo Directivo de la Aerocivil.* De conformidad con la Ley 489 de 1998, son funciones del Consejo Directivo de la Aerocivil:

1. Definir la política general de la entidad.

2. Orientar los planes y programas de la entidad y verificar su cumplimiento.

3. Estudiar y proponer al Gobierno las políticas en materia de aviación.

4. Orientar el funcionamiento general de la entidad y verificar su conformidad con los planes, programas, orientaciones y políticas adoptados por el Ministerio de Transporte.

5. Aprobar el anteproyecto de presupuesto de la entidad y sus modificaciones de conformidad con la ley.

6. Aprobar los estados financieros de la Aerocivil que presente a consideración su Director.

7. Adoptar los estatutos internos de la entidad y cualquier reforma que a ellos se introduzca.

8. Proponer al Gobierno Nacional las modificaciones de la estructura orgánica que considere pertinentes.

9. Aprobar la celebración de contratos de concesión y nuevos proyectos.

10. Delegar en el director, en todo o en parte, temporal o definitivamente, algunas de sus funciones.

11. Conceptuar sobre los tratados públicos relacionados con la Aeronáutica civil y proponer al gobierno la denuncia de aquellos que considere contrarios al interés nacional.

12. Darse su propio reglamento.

13. Las demás que le sean asignadas por la autoridad competente.

Parágrafo. Para el ejercicio de la función consagrada en el numeral 6 del presente artículo, el Director General de la Aerocivil no tendrá derecho a voto. La aprobación de los estados financieros la harán los demás miembros del Consejo Directivo por mayoría simple.

CAPITULO IV

De la Superintendencia de Puertos y Transporte Supertransporte

Artículo 40. Delegar de conformidad con el artículo 13 de la Ley 489 de 1998 las funciones de inspección, control y vigilancia de servicio público de transporte que le atribuye el numeral 22 del artículo 189 de la Constitución Política al Presidente de la República en la actual Superintendencia General de Puertos.

Parágrafo. La Superintendencia General de Puertos modificará su denominación por la de Superintendencia de Puertos y Transporte, Supertransporte, mientras se mantenga la delegación.

Artículo 41. ***Modificado por el Decreto 2741 de 2001, artículo 3º*** *(adicionado por el artículo 1º del Decreto 1402 de 2000): Objeto de la delegación. La Supertransporte ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura de conformidad con la ley y la delegación establecida en este decreto. El objeto de la delegación en la Supertransporte es:*

1. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte.

2. Inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte con excepción de servicio público de transporte terrestre automotor … metropolitano distrital y municipal de pasajeros, de servicio público de transporte terrestre automotor … de pasajeros en vehículos taxis en todo el territorio nacional y de la prestación del servicio escolar, en vehículos particulares cuya vigilancia continuará a cargo de las autoridades territoriales correspondientes.

3. Inspeccionar y vigilar los contratos de concesión, destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte.

4. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura propia del sector transporte.

Parágrafo 1º. (Decreto 1402 de 2000 artículo 1º. La Supertransporte tendrá competencia respecto de los hechos sobre los cuales tenga conocimiento de oficio o a través de terceros a partir del momento en que se haga efectiva la delegación, aunque aquellos hayan sucedido con anterioridad al plazo previsto en el parágrafo del artículo 43 de este decreto para hacer efectiva la delegación.

El Ministerio de Transporte, será la entidad competente para iniciar, continuar y finalizar las investigaciones y procedimientos e imponer las sanciones respectivas, sobre los hechos que antes del momento de hacerse efectiva la delegación a la Supertransporte, conoció de oficio o a través de terceros. Estas actuaciones están a cargo de las dependencias que venían adelantándolas, en cuanto subsistan en la nueva estructura y de las direcciones territoriales respecto de las anteriores direcciones regionales.

Parágrafo 2º. El Ministerio de Transporte mantendrá esta competencia máximo durante cinco (5) años, contados a partir de la entrada en vigencia del Decreto 1402 de 2000. Al vecimiento del plazo el Ministerio debe haber finalizado y resuelto en forma definitiva todas las investigaciones y procedimientos a su cargo".

Artículo 42. ***Modificado por el Decreto 2741 de 2001, artículo 4º. Sujetos de la inspección, vigilancia y control delegados.*** *Estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Supertransporte, exclusivamente para el ejercicio de la delegación prevista en los artículos 40, 41 y 44 de este decreto o en las normas que lo modifiquen, las siguientes personas naturales o jurídicas:*

1. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte.

2. Las entidades del Sistema nacional de Transporte establecidas en la ley 105 de 1993, excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmetne les corresponden.

3. Los concecionarios, en los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte en lo relativo al desarrollo, ejecución y cumplimiento del contrato, sobre los cuales se ejercerá inspección y vigilancia.

4. Los operadores portuarios.

5. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten servicios de instrucción y capacitación del servicio público de transporte.

6. Las demás que determinen las normas legales".

Artículo 43. *Estructura.* Para el cumplimiento de las funciones previstas en este decreto y de conformidad con sus facultades constitucionales, el Gobierno modificará la estructura de la Supertransporte.

Parágrafo. La delegación se hará efectiva, previa reorganización de la entidad delegataria para asumir las nuevas funciones, dentro de los cuatro (4) meses siguientes contados a partir de la vigencia de este decreto.

Artículo 44. *Funciones delegadas en la Supertransporte.* La Supertransporte cumplirá las siguientes funciones:

1. Velar por el desarrollo de los principios de libre acceso, calidad y seguridad en la prestación del servicio de transporte.

2. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas internacionales, leyes, decretos, regulaciones, reglamentos y actos administrativos que regulen los modos de transporte y aplicar las sancio-

nes correspondietnes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.

3. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas nacionales de tránsito y aplicar las sanciones correspondientes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.

4. Inspeccionar, vigilar y controlar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte, sin perjuicio de las funciones de interventoría de obra y renegociación de contratos propias de las entidades ejecutoras.

5. Evaluar la gestión financiera, técnica y administrativa y la calidad del servicio de las empresas de servicio de transporte y de construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte, de acuerdo con los indicadores definidos por la CRTR, publicar sus evaluaciones, y proporcionar en forma oportuna toda la información disponible a quienes deseen hacer evaluaciones independientes. El Superintendente podrá acordar con las empresas programas de gestión para que se ajusten a los indicadores que haya definido la CRTR. Absolver las consultas que le sean sometidas a su consideración por la CRTR, el Ministerio de Transporte, las demás entidades del sector y los particulares.

6. Vigilar el cumplimiento de las normas sobre reposición del parque automotor y de los fondos creados para el efecto.

7. Inspeccionar y vigilar la administración de los puertos fluviales a cargo de la Nación, en coordinación con la entidad territorial respectiva.

8. Expedir la autorización, registro o licencia de funcionamiento de los operadores portuarios y demás intermediarios de la actividad portuaria, de conformidad con la ley y la regulación sobre la materia, sin perjuicio de las atribuciones que sobre actividades conexas y auxiliares al modo de transporte marítimo que generen servicio portuario deban ser licenciadas y autorizadas previamente por la autoridad marítima nacional.

9. Asumir, de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones de las normas sobre transporte.

10. Solicitar a las entidades públicas que conforman el Sistema Nacional de Transporte la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas de tránsito, transporte e infraestructura.

11. Solicitar documentos e información general, incluyendo los libros de comercio, así como practicar las visitas, inspecciones y pruebas que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones.

12. Asumir directamente, o por medio de personas especialmente designadas o contratadas para ello, y en forma temporal, la prestación de los servicios propios de una sociedad portuaria, cuando esta no pueda o no quiera prestarlos por razones legales o de otro orden y la prestación continua de tales servicios sea necesaria para preservar el orden público o el orden económico, o para preservar el normal desarrollo del comercio exterior colombiano, o para evitar perjuicios indebidos a terceros, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.

13. Dar conceptos, a petición de parte interesada, sobre el cumplimiento de las normas que regulan la prestación del servicio de transporte y la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte.

14. Todas las demás que le atribuya la ley.

Parágrafo 1º. Sin perjuicio de la conformación de sus propios sistemas de información, la Supertransporte utilizará los registros y demás bases de datos que estén a cargo del Ministerio del Transporte y las demás entidades del sector.

Parágrafo 2º. ***Modificado por el Decreto 2741 de 2001, artículo 5º.*** *Las funciones que realiza la actual Superintendencia General de Puertos en materia de concesiones y demás actividades portuarias, salvo aquellas de inspección, control y vigilancia, se trasladarán al Ministerio de Transporte, acorde con lo contemplado en este decreto y con las que corresponden a la Supertransporte según lo previsto en este artículo.*

Nota: Decreto 2741 de 2001, artículo 13. Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 44, parágrafo 2º del Decreto 101 de 2000, trasládense al Ministerio de Transporte, las funciones relativas a la actividad portuaria que con posterioridad a la expedición del referido decreto hubieren sido atribuidas a la Superintendencia General de Puertos creada de conformidad con la Ley 1ª de 1991.

Parágrafo 3º. Los archivos, documentos y en general toda la información relacionada con la adjudicación de concesiones portuarias pasarán al Ministerio de Transporte – Dirección General de Transporte Marítimo y Puertos.

Parágrafo 4º. Para efectos de inspección, control y vigilancia en materia de transporte fluvial, la Superintendencia se apoyará en las inspecciones fluviales o en la Dimar. La Superintendencia sancionará a los infractores por las violaciones a las normas de transporte y tránsito fluvial.

Parágrafo 5º. ***Modificado por el Decreto 2741 de 2001, artículo 5º.*** *La Aerocivil continuará ejerciendo las funciones de inspección y vigilancia que le asigna la ley, sin perjuicio de las funciones de inspección y vigilancia que también tiene la Superintendencia de Puertos y Transporte en los contratos de concesión en infraestructura aeroportuaria.*

CAPITULO V

Disposiciones varias

Artículo 45. *Adopción de la nueva planta de personal.* De conformidad con la reestructuración ordenada por el presente decreto, el Gobierno Nacional procederá a adoptar la nueva planta de personal, dentro de los sesenta (60) días siguientes, contados a partir de la vigencia del mismo.

Parágrafo. El Gobierno Nacional en el proceso de reestructuración, obrará con estricta sujeción a lo dispuesto en la Ley 443 de 1998 y sus decretos reglamentarios, garantizando los derechos de los servidores públicos.

Artículo 46. *Atribuciones de los funcionarios de la planta actual.* Los funcionarios de la planta de personal actual del Ministerio de Transporte continuarán ejerciendo las atribuciones a ellos asignadas, hasta tanto sea adoptada la nueva planta de personal del Ministerio, de conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior.

Artículo 47. *Plazo de integración de las Juntas y Consejos Directivos de las entidades adscritas y vinculadas.* Las Juntas Directivas y Consejos Directivos de las entidades adscritas y vinculadas que se reestructuran en el presente decreto deberán ser integradas dentro de los dos (2) meses siguientes contados a partir de la vigencia del mismo.

Artículo 48. *Derogado por el Decreto 136 de 2001, artículo 1º.*

Artículo 49. *Vigencia.* El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial los artículos 1º, 5º, 6º, 10 a 42 del Decreto 2171 de 1992, el artículo 49 de la Ley 105 de 1993 y el artículo 69 de la Ley 336 de 1996.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Santa Fe de Bogotá, D. C., a 2 de febrero de 2000.

ANDRES PASTRANA ARANGO

El Viceministro de Hacienda y Crédito Público, encargado de las funciones del Despacho del Ministro de Hacienda y Crédito Público,

Francisco Estupiñán Heredia.

El Ministro de Transporte,

Gustavo Adolfo Canal Mora.

El Director del Departamento Administrativo de la Función Pública,

Mauricio Zuluaga Ruiz.

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMMBIA - 2005