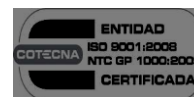




MinTransporte
Ministerio de Transporte

NIT.899.999.055-4

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050372261

20141050372261

09-10-2014

Bogotá, D.C., 09-10-2014

Doctor

HUGO HERNAN GONZÁLEZ MEDINA

Representante Comisión Sexta Cámara

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

Carrera 7 No 8-68

Bogotá

Asunto: respuesta oficio CSCP 3.6-074-14, radicado MT2014321058223-2. Proposición 009 y aditiva de 2014.

Respetado Doctor González Medina:

Cordialmente damos respuesta al cuestionario de la proposición del asunto, sobre “La competitividad en lo que corresponde a la carretera Manizales- Bogotá. D.C.”, e Infraestructura del Departamento de Caldas:

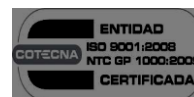
“1. Cuáles son las alternativas que para la ampliación y mejoramiento de la conectividad a estudiado y analizado hasta el día de hoy el Ministerio de Transporte sobre la carretera que de Manizales conecta con Bogotá D.C, detallando las particularidades que las diferencian, los beneficios e impactos sociales a las poblaciones del Oriente y Centro del Departamento de Caldas. Ha podido el Ministerio establecer las razones por las cuales alguna propuesta es una mejor alternativa que otras en materia de impacto e infraestructura vial, en la economía regional, en materia ambiental y en tiempos de construcción y puesta en funcionamiento?”

El Instituto Nacional de Vías INVIAS, suscribió el contrato No 2080 de 2011 para la realización de los estudios a nivel fase I de la conexión Manizales – Mariquita, y así lograr la ampliación y mejoramiento de la conectividad del corredor Bogotá – Manizales, donde después de una evaluación multidisciplinaria se obtuvieron 3 alternativas técnicamente viables por el consultor:



MinTransporte
Ministerio de Transporte

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050372261

20141050372261

09-10-2014

- ✓ Corredor Norte o Alternativa 1: Margen Derecha del Río Guacaica – Cuenca del Río Tapias y Margen Derecha del Río Guarinó
- ✓ Corredor Sur o Alternativa 2: Maltería – Cuenca del Río Chinchiná – Margen derecha del Río San Luis – Divisoria de aguas del Río Gualí y Lagunilla
- ✓ Corredor Centro o Alternativa 3: Autopistas del Café – Margen Derecha del Río Guacaica – Cuenca del Río Perrillo – Vía Actual (Sector Padua – Petaqueros).

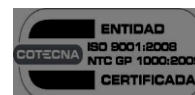
A continuación se compara mediante una matriz elaborada por el consultor y su equipo de especialistas mediante el método “delphi”, las diferentes alternativas resultantes:





MinTransporte
Ministerio de Transporte

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050372261

20141050372261

09-10-2014

MATRIZ DE COMPARACIÓN DEFINITIVO DE ALTERNATIVAS								
Parametros a evaluar	Simbolo	Unidad	CORREDOR DE 500 METROS					
			Corredor Norte (Altern. No 1)		Corredor Sur (Altern. No 2)		Corredor Central (Altern. No 3)	
			Cantidad	Puntuación	Cantidad	Puntuación	Cantidad	Puntuación
Susceptibilidad Baja	SB	Ha	1374,60	5,00	1133,82	4,12	821,22	2,99
Susceptib. Media Baja	SMB	Ha	2629,26	5,00	1357,22	2,58	1529,50	2,91
Susceptibilidad Media	SMB	Ha	2197,38	3,44	1755,04	4,76	1673,81	5,00
Susceptib. Media Alta	SMA	Ha	0,00	5,00	3,67	4,00	0,00	5,00
Susceptibilidad Alta	SA	Ha	133,40	4,00	60,97	5,00	879,70	0,00
Pendiente <= 7% eje	PND	Km	109,50	5,00	78,97	3,61	78,48	3,58
Taludes < 30m	TAL	Km	70,10	5,00	40,20	2,87	55,40	3,95
Túnele – eje	TUN	Km	34,10	2,32	29,60	3,33	22,20	5,00
Viaductos – eje	VDT	Km	17,20	3,63	13,50	5,00	20,50	2,41
Longitud de la vía	LVA	Km	121,40	2,71	83,30	5,00	98,10	4,11
Tiempos de Viaje	TVJ	Horas	1,90	2,69	1,30	5,00	2,30	1,15
Grado de conectividad Nacional	GCN	Numero de Troncales	2,00	5,00	2,00	5,00	2,00	5,00
Núcleos Urbanos	NUR	Habitantes	488732,00	5,00	447842,00	4,58	483106,00	4,94
Longitud de Vías Existentes Para el Corredor	LEC	Km	26,30	4,94	26,60	5,00	19,30	3,63
Afectación de Bosque Primario	ABP	Ha	1625,17	1,10	913,37	5,00	1518,57	1,69
Áreas de Protección Ambiental	APA	Ha	0,00	5,00	3,67	4,00	0,00	5,00
Flujos Hídricos Intervenidos por Túneles Mayor a 5 Kms	RHT	Unidad	0,00	5,00	5,00	0,00	4,00	1,00
Comunidades y/o Territorios étnicos	CET	Numero de Asentamientos	0,00	5,00	0,00	5,00	0,00	5,00
Costo total vías	CTV	Billones	1,53	4,50	1,39	5,00	1,85	3,36
Costo total Túneles	CTT	Billones	1,93	2,55	1,66	3,60	1,29	5,00
Costo total Viaductos y Puentes	CTV	Billones	0,76	1,45	0,44	5,00	0,55	3,74
Tasa Interna Relación	TIR	%	Negativa	0,00	Negativa	0,00	Negativa	0,00
Beneficio/Costo	RBC	%	0,09	5,00	0,08	4,44	0,08	4,44
PUNTUACION FINAL =			88,35		91,89		78,90	

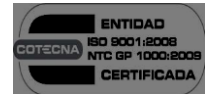
De la matriz anterior se puede concluir que

La alternativa seleccionada por CIVILTEC INGENIEROS LTDA y todo su grupo de especialistas y profesionales que participaron en el proyecto vial conexión Manizales – Mariquita, es la ALTERNATIVA SUR, con un puntaje de 91.89, toda vez que técnicamente presenta la mejor estabilidad del corredor vial, con la menor susceptibilidad, pese a presentar un túnel largo de 14.2 kilómetros y túneles cortos, a lo largo del proyecto vial en prospecto; además, conecta dos (2) vías primarias, con conectividad directa entre Manizales y Mariquita; y



MinTransporte
Ministerio de Transporte

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050372261

20141050372261

09-10-2014

presenta un menor impacto ambiental, menor longitud de vía y tiempo de viaje, así como menores costos de construcción del proyecto vial.

La ALTERNATIVA NORTE, con puntaje de 88.35, no se encuentra muy distante de la ALTERNATIVA SUR, con una diferencia de 3.54 puntos, lo cual la hace viable, pues presenta muy buena estabilidad del corredor, una conectividad entre vías primarias o troncales; un túnel largo de 7.8 kilómetros, trazada sobre divisorias de aguas, lo cual soluciona en gran parte el problema hidrogeológico, a pesar del costo alto, su longitud es mayor y por ende el tiempo de viaje es mayor.

Se puede deducir también de aquella MATRIZ DE COMPARACION, que la ALTERNATIVA CENTRAL, que recoge gran parte del trazado de la vía existente: tuvo el puntaje menor con 78.90, con una susceptibilidad muy alta en 879.70, ya que su trayectoria pasa por zona de amenaza alta del volcán CERRO BRAVO. Por esta razón, la ALTERNATIVA CENTRAL queda descartada completamente.

2. Cuáles han sido las modalidades de contratación, concesión, ejecución u operación que se han presentado al Ministerio sobre estas alternativas? En qué estado de avance jurídico y de viabilidad se encuentran estos proyectos, y cuál sería la modalidad de ejecución determinante para el Ministerio?

Como se mencionó en el anterior punto, el Instituto Nacional de Vías INVIAS a través del contrato No. 2080 de 2011, realizó los estudios a nivel fase I de la conexión Manizales – Mariquita con el consultor CIVILTEC Ingenieros Ltda., y mediante auto No 2885 del 14 de julio de 2014 la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, inició el trámite administrativo de evaluación de un diagnóstico ambiental de las alternativas resultantes.

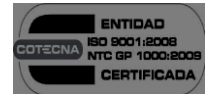
El día 04 de Agosto de 2014 en compañía de funcionarios de la Subdirección de Estudios e Innovación y la Subdirección de Medio Ambiente del INVIAS, se realizó la visita técnica en la zona de influencia de las 3 alternativas propuestas, junto con funcionarios del ANLA, quienes valoraron desde el punto de vista ambiental, físico y social, las diferentes alternativas. La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, una vez evaluadas las diferentes alternativas, deberá escoger una de ellas, sin que a la fecha se haya obtenido pronunciamiento alguno al respecto.



MinTransporte
Ministerio de Transporte

NIT.899.999.055-4

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050372261

20141050372261

09-10-2014

Una vez la ANLA tenga un concepto sobre el corredor escogido, el INVIAS podrá iniciar la estructuración del proceso de contratación para los estudios definitivos de la conexión Manizales

– Mariquita.

3. Tiene el Gobierno Nacional para el momento de realización de este debate una decisión tomada sobre que alternativa llevar a cabo para esta carretera o puede recomendar a esta comisión cual es la más viable detallando la argumentación fundamental que apoya esta decisión o recomendación?

A través del contrato antes mencionado de Estudios a Nivel Fase I de la conexión Manizales – Mariquita, el consultor con base en una valoración multidisciplinaria recomendó la alternativa SUR que corresponde a la ruta “Mariquita – Falan – Casabianca – Margen derecha Río Gualí – Maltería”. Cabe aclarar que la decisión final de la escogencia del corredor dependerá de la evaluación que realice la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, quien realizó la visita técnica el pasado 4 de Agosto como ya se mencionó.

La conexión Manizales – Mariquita permite hacia el occidente del país la conexión con Autopistas del Café a través de la Variante de Manizales (Puente la Libertad – Estación Uribe) y la futura doble calzada Maltería – Puente La Libertad.

La conexión hacia el interior del país se podrá realizar por varios corredores:

- Vía actual (una calzada): Mariquita – Honda – Villeta – La Vega – Bogotá
- Ruta del Sol (Futura Doble Calzada): Mariquita – Honda – La Dorada – Puerto Salgar – Cuenca del Río Negro – Villeta – La Vega – Bogotá
- Ruta Girardot – Bogotá (doble calzada en parte existente): Mariquita – Cambao – Girardot – Melgar – Bogotá.

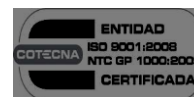
4. transcribo unas ideas sobre una propuesta alternativa adicional que la ingeniería caldense ha venido exponiendo de manera pública y la cual hasta el momento al parecer no ha sido considerada en detalle por el Ministerio sobre esto le pido al Ministerio rendir un concepto a esta comisión sobre la conveniencia o no de ahondar en esta posibilidad y su conveniencia o inconveniencia frente a las otras alternativas estudiadas.



MinTransporte
Ministerio de Transporte

NIT.899.999.055-4

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050372261

20141050372261

09-10-2014

Una vez revisada la propuesta de alternativa adicional expuesta por la ingeniería caldense citada en su comunicado, atentamente se informa que dicha ruta fue incluida en el contrato de consultoría de los Estudios a Nivel Fase I de la conexión Manizales – Mariquita antes mencionado, que se evidencia en el corredor central alternativa 3, la cual se considera la menos favorable, toda vez, que se encuentra en una zona de susceptibilidad alta por el volcán CERRO BRAVO, en la tabla comparativa de la respuesta a la pregunta número 1 se puede apreciar las 3 alternativas y el puntaje por el equipo interdisciplinario de especialistas y profesionales del consultor de los estudios.

CUESTIONARIO ADITIVO A LA PROPOSICIÓN No 009

1.) ¿Cuál es el plan general de los proyectos de cuarta generación, tercera ola, destacando la incidencia que tenga cada uno de los proyectos en el Departamento de Caldas y como integra a este Departamento con la infraestructura nacional en materia de carreteras nacionales y con la competitividad del país?

Dentro de las alternativas analizadas por el Ministerio de Transporte, se encuentra la estudiada por la Agencia Nacional de Infraestructura y el Fondo Adaptación, en el marco de la Convocatoria Cerrada FA-CC-022 de 2013, la cual tuvo por objeto la estructuración integral de los corredores viales que presentaron grandes afectaciones ocasionadas por el Fenómeno de la Niña 2010-2011, encontrándose el tramo Manizales – Honda – Villeta, entre los corredores viales objeto de la convocatoria. El Ministerio de Transporte, postuló ante el Fondo Adaptación este corredor, toda vez que fue objeto de cierres por deslizamientos, pérdida de banca, desprendimientos de rocas y todo tipo de fenómenos geotécnicos o hidráulicos y cuyas intervenciones de emergencia, ejecutadas por parte del Fondo de Calamidades, requieren complementarse para restablecer y garantizar la transitabilidad de forma permanente.

Como resultado de la anterior convocatoria se suscribió el Contrato 185 de 2013, entre el Fondo Adaptación y el Consorcio de Estructuración Vial, con el objeto de efectuar la Estructuración Integral de este corredor vial, entre otros. En desarrollo de este contrato se han efectuado estudios a nivel técnico, tráfico y demanda, ambiental, social, predial y financiero, que llevaron a determinar los diferentes tipos de intervención en cada uno de los ocho (8) tramos que hacen parte de este corredor vial, los cuales se muestran a continuación:



MinTransporte
Ministerio de Transporte

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050372261

20141050372261

09-10-2014

TRAMO	PLAN DE INTERVENCIÓN PROPUESTO Y APROBADO
Chinchiná – Estación Uribe	Mantenimiento y operación
Estación Uribe – Puente La Libertad	Mantenimiento y operación
Puente La Libertad – Maltería	Mantenimiento y operación
Maltería - La Esperanza	Mejoramiento de la vía existente, lo cual consta de: Ampliación de calzada Rectificación de curvas Sobre ancho en curvas cerradas Atención a puntos críticos
La Esperanza - Padua	Mejoramiento de la vía existente, lo cual consta de: Ampliación de calzada Rectificación de curvas Sobre ancho en curvas cerradas. Atención a puntos críticos Estudios y diseños Variante Padua.
Padua – Fresno	Mejoramiento de la vía existente, lo cual consta de: Ampliación de calzada
	Rectificación de curvas Sobre ancho en curvas cerradas. Atención a puntos críticos Estudios y diseños Variante Fresno
Fresno - Mariquita	Mejoramiento de la vía existente, lo cual consta de: Ampliación de calzada Rectificación de curvas Sobre ancho en curvas cerradas Atención a puntos críticos
Honda – Guaduas - Villeta	Estudios y diseños para la vía nueva Honda – Guaduas, como solución definitiva a la falla geológica del Alto de la Mona.

En atención a que la Iniciativa Privada Cambao–Manizales que cursa ante la ANI, la cual se encuentra en una etapa más avanzada e incluye el tramo Honda – Mariquita, se determinó excluir este tramo del citado proyecto.

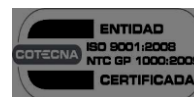
El tramo Guaduas – Honda sería adelantado a través de la Iniciativa Privada Guaduas – Puerto Bogotá, por lo que dentro del anterior contrato de Estructuración Integral se presentarán los estudios y diseños para efectuar una comparación con la iniciativa privada, en los términos de las normas vigentes.

Se pretende excluir de la estructuración el tramo Villeta – Guaduas, debido a que este sector se encuentra a la espera del concepto definitivo por parte de la Sociedad Colombiana de



MinTransporte
Ministerio de Transporte

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050372261

20141050372261

09-10-2014

Ingenieros en cuanto a su intervención por parte del Concesionario Ruta del Sol – Sector I.

Esta concesión contempla el diseño fase 2 del viaducto Mesones, cuyos diseños definitivos y construcción estarán a cargo del Fondo Adaptación y se entregarán para su respectiva operación y mantenimiento a la concesión que resulte del anterior proceso.

Una vez analizados los escenarios presentados, la ANI y el Fondo Adaptación se aprobaron las intervenciones propuestas por el estructurador integral en los términos arriba expuestos, precisando que conforme con los estudios presentados, la concesión sobre la vía Manizales – Honda – Villeta se efectuarían entre Mariquita y Maltería, contemplando las variantes de Mariquita, Fresno y Padua y la operación y mantenimiento del tramo Chinchiná – Estación Uribe – Maltería. El resultado de esta estructuración se incluirá dentro de la tercera ola de las concesiones 4G por la ANI.

Beneficios sociales

El proyecto (Corredor 6), transcurre por los Departamentos de Caldas y Tolima. En el Departamento de Caldas (Tramos 1 al 4 del Corredor 6), predomina el desarrollo de actividades económicas tradicionales como la agricultura (cultivos de café, frutales, maderables, pastos para ganadería, pancoger¹), producción de panela, comercio a lo largo de la región, incluyendo los municipios de Chinchiná, Villamaría, Herveo, y algunas explotaciones mineras menores en Villamaría. Es de resaltar la existencia de una zona industrial a lado y lado de la vía en el sitio denominado Malterías, en la salida de Manizales.

En el departamento de Tolima (Tramos del 5 al 8 del Corredor 6), las principales actividades económicas desarrolladas se relacionan con la existencia de trapiches para la producción panelera, explotación agrícola (aguacate, café y cacao), el turismo y comercio, en los municipios de Fresno, Mariquita y Honda, y sus sectores rurales respectivos.

Con respecto al tránsito por las vías, se disminuirán los tiempos en los recorridos en por lo menos una (1) hora y treinta (30) minutos y se tendrán mejores condiciones en cuanto a comodidad y seguridad en el tráfico. Por lo anterior, dentro de los beneficios que percibirán los municipios y regiones ubicados a lo largo del corredor vial propuesto, se encuentran los

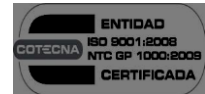
¹ Cultivos que satisfacen parte de las necesidades alimenticias de una población determinada. En la zona cafetera son cultivos de pancoger: el maíz, el frijol, la yuca y el plátano.



MinTransporte
Ministerio de Transporte

NIT.899.999.055-4

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050372261

20141050372261

09-10-2014

siguientes:

- ✓ El proyecto favorecerá la conectividad entre los centros urbanos, permitiendo mejorar el transporte y la comercialización de los productos propios de la región, así como de la producción industrial y de bienes y servicios, el acceso a los mercados y destinos, en las principales ciudades del departamento y de otras regiones del país.
- ✓ Se beneficiarán sectores comerciales, de servicios, educativos, culturales, turísticos, entre otros, al favorecerse el intercambio y las relaciones entre municipios y entre los sectores rurales y los centros urbanos.
- ✓ Con respecto al sector turístico y hotelero, en la medida en que se facilite el acceso al departamento con mejores vías desde el mismo y desde otras regiones del país, se deberá adecuar y promover este sector de la economía, ante el incremento progresivo de visitantes a la región; así mismo, podrán mantener y promover las tradiciones y expresiones culturales de la región ante propios y visitantes.
- ✓ Los habitantes de la región percibirán que al implementarse el proyecto, se relacionarán con mayores posibilidades y facilidades para acceder a bienes y servicios locales, regionales y nacionales, tanto en las cabeceras municipales, como en los sectores rurales, lo cual propenderá por el desarrollo cultural, económico y social de la región.

Razones por las cuales se ha definido que esta es la mejor alternativa para estos corredores viales.

De acuerdo con la etapa en la que se encuentra el proyecto de Estructuración Integral arriba expuesto, se han efectuado estudios de tráfico y demanda, auditoría de seguridad vial, se ha recopilado información predial, ambiental, social y legal respecto de las intervenciones efectuadas en el mismo y sumado al criterio financiero arrojaron como resultado que la anterior propuesta es la que tiene la capacidad de ser concesionada por el Gobierno Nacional.

Así mismo, se garantiza en el largo plazo el mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura de transporte y la construcción de puentes y túneles, promoviendo asociaciones público privadas con visión de largo plazo, así como esquemas y contratos que respondan a niveles de servicio de la infraestructura.

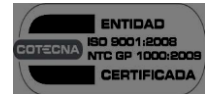
2.) La Transversal Nacional de Caldas (Carretera que de Manizales conduce a Bogotá), es considerado un proyecto prioritario para el país en general,



MinTransporte
Ministerio de Transporte

NIT.899.999.055-4

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050372261

20141050372261

09-10-2014

ya que es una alternativa y un complemento de la carretera del occidente que pasa por La Línea, tiene incidencia en los departamentos de Cundinamarca y Tolima, la región del Magdalena Medio y conecta con las vías de Antioquia, Santander y la Costa Atlántica.

Coincidimos plenamente con este comentario.

3.) y 4.) Cuales son las alternativas que para la ampliación y mejoramiento de esta vía ha estudiado y analizado hasta el día de hoy el ministerio de Transporte? Puede detallarnos las particularidades de los proyectos que estén evaluando? Informarnos si tienen impacto social en las poblaciones del Oriente y Centro del Departamento de Caldas?.

Las alternativas para la ampliación y mejoramiento del corredor Manizales – Bogotá se especifican en la respuesta a la pregunta No 1 del cuestionario anterior.

En relación con las particularidades de los proyectos que se estén evaluando con respecto al impacto social en las poblaciones del oriente y centro del departamento de Caldas, le informamos que el impacto social dependerá directamente del corredor seleccionado por el ANLA, toda vez que afectan según su escogencia a poblaciones de los departamentos de Caldas y Tolima; para ambos casos su impacto en el ámbito social será importante en el sentido de traer desarrollo a poblaciones o pequeños asentamientos hoy día aislados, promueve el cambio de uso de la tierra por donde se efectuará el nuevo trazado generando inversión y desarrollo, los corredores propuestos se proyectan lejos de las fuentes y corrientes de agua previniendo la afectación directa.

Los municipios de la alternativa norte corresponden a Manizales, Manzanares, Marulanda, Marquetalia, Neira y Mariquita (Tolima). Los Municipios de la Alternativa Sur corresponden a Mariquita, Fálán Palocabildo, Casabianca, Herveo, Fresno Manizales (Caldas).

De otra parte en relación con el corredor Manizales – Honda – Villeta, las particularidades del mismo fueron expuestas en la respuesta a la pregunta No 1 de este cuestionario aditivo.

5.) Cual es la política nacional en materia aeroportuaria a desarrollar en los próximos cuatro años y como dentro de ese plan figura Aerocafé.



MinTransporte
Ministerio de Transporte

NIT.899.999.055-4

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050372261

20141050372261

09-10-2014

Relacionamos el avance en cada uno de los Aeropuertos concesionados:

San Andrés, se estima inversiones para 2015 de 42 mil millones en la pista del Aeropuerto de San Andrés.

Santa Marta, se estima dar inicio de la ejecución del nuevo terminal aéreo, estas obras serán adicionadas al contrato de concesión vigente. El presupuesto del nuevo terminal está siendo valorado en la consultoría que se viene desarrollando actualmente y será entregada el próximo 1 de diciembre de 2014.

Cúcuta, se estima dar inicio a las obras adicionales de climatización en áreas comunes, estas obras serán adicionadas al contrato de concesión vigente. El presupuesto está siendo valorado en la consultoría que se viene desarrollando actualmente y será entregada el próximo 1 de diciembre de 2014.

Valledupar, se estima dar inicio a las Obras de Climatización y asociadas al confort del pasajero en ampliación de la zona de embarque nacional y zona de recibo de equipaje, estas obras serán adicionadas al contrato de concesión vigente. El presupuesto está siendo valorado en la consultoría que se viene desarrollando actualmente y será entregada el próximo 1 de diciembre de 2014.

Cali, Para el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Cali se llevarán a cabo las obras de modernización del terminal existente, ampliación del terminal internacional y las obras de certificación internacional, obras que serán terminadas a finales del 2016, con una inversión de \$223.278 millones.

Rionegro, para el aeropuerto José María Córdova de Rionegro se tiene previsto ejecutar la nueva terminal de carga con una inversión de \$68.000 millones aprox., sujeto a la actualización de un nuevo plan maestro.

Medellín, para el Olaya Herrera de Medellín se tiene previsto la construcción de:

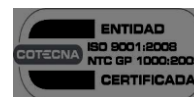
Obra	Inversión
nueva torre de control	\$2.500 millones
terminal VIP	\$3.900 millones



MinTransporte
Ministerio de Transporte

NIT.899.999.055-4

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050372261

20141050372261

09-10-2014

parqueadero	\$2.600 millones
-------------	------------------

Corozal, para el terminal aéreo “Brujas” de Corozal, se ejecutara la ampliación de la pista con una inversión de \$26.000 millones.

Montería, en los Garzones de Montería se instalara el sistema de luces de aproximación con un costo aproximado de \$8.000 millones.

Bogotá – (OPAIN), En la pista para el 2015 se espera terminar: bahía de espera cabecera 13L, zona antierosión 13L y las franjas de seguridad.

Bogotá – Segunda Pista (CODAD), Para el año 2015, el Concesionario “Compañía de Desarrollo Aeropuerto Eldorado – CODAD S.A.” debe efectuar contractualmente una repavimentación de la pista norte del Aeropuerto Internacional El Dorado, en la cual se realizará una sobrecarpeta asfáltica de aproximadamente 6 a 10 cm. Esta intervención se estima en 40.000 millones de pesos. Estos recursos provendrán directamente del concesionario, al ser ésta una obligación contractual. Por otra parte, se tiene planeado construir cuatro calles de salida rápida para el Aeropuerto El Dorado en el año 2015. Para dicho propósito, se han contratado ya los correspondientes estudios y diseños, los cuales serán ejecutados por el concesionario “Compañía de Desarrollo Aeropuerto Eldorado – CODAD S.A.”. En estos momentos se estudia por parte de la ANI la posibilidad de adicionarle estas obras nuevas al concesionario CODAD S.A.

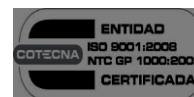
Cartagena, Para el año 2015 se encuentra programado terminar las obras de certificación del aeropuerto (franjas y RESAS), cuartel de bomberos SEI y barrera antiruido previo cumplimiento por parte de la Aeronautica Civil de los compromisos de gestión predial y ambiental establecidos en el acta de subrogación.

En la actualidad la ANI adelanta el proceso licitatorio VE-VJ-IP-LP-012-2013 para seleccionar la Oferta más favorable para la adjudicación de uno (1) o dos (2) contratos de concesión, bajo el esquema de asociación público privada-APP, con el (los) siguiente(s) objeto(s): Módulo 1: “Administración, Operación, Mantenimiento, Explotación Comercial, Adecuación, Modernización y Reversión del Lado Aire y del Lado Tierra del Aeropuerto Ernesto Cortissoz que sirve a la ciudad de Barranquilla”. Módulo 2: “Administración, Operación, Mantenimiento, Explotación Comercial, Adecuación, Modernización y Reversión del Lado Aire y del Lado Tierra



MinTransporte
Ministerio de Transporte

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050372261

20141050372261

09-10-2014

de los Aeropuertos de la Zona Sur-Occidente la cual, para todos los efectos se entiende que está integrada por los Aeropuertos El Edén de Armenia, Benito Salas de Neiva, y Guillermo León Valencia de Popayán”.

6.) Informara a esta Comisión el estado de los proyectos viales que tienen que ver directamente con el Departamento de Caldas.

El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías ha diseñado y puesto en marcha el programa Caminos para la Prosperidad, el cual tiene como objetivo el mejoramiento, mantenimiento y conservación de las vías terciarias, como una estrategia para el desarrollo rural; a través de este programa se apoya a los municipios para darle accesibilidad y transitabilidad a las vías que se encuentran a cargo del INVIAS y del Ente Territorial, con el objetivo de generar empleos en las regiones, llevar beneficios económicos y sociales a la población rural disminuyendo el costo del transporte y tiempos de viajes e incrementar la productividad de la región, integrando los centros de producción y consumo.

En los últimos cuatro años se han invertido en el Departamento de Caldas \$51.303.456.533 atendiendo 772.23 km de vías terciarias. Para la vigencia 2015 el Gobierno Nacional aún no ha definido las partidas presupuestales para la atención de estas vías y se encuentra en trámite en el Congreso de la República el anteproyecto de Presupuesto para la referida vigencia.

En el año 2013 se realizó Convenio 645 de 2013, Con la Gobernación de Caldas, “Compromiso OCADS” para la Construcción de Placa – Huella en 19 municipios del departamento, con una inversión de; \$9.996.072.967 entre el contrato de obra y el contrato de Interventoría (\$9.090.000.000,0 – \$906.072.967,0 respectivamente). A la fecha está en proceso el inicio de las obras.

En el 2013 se realizó convenio con el Municipio de Victoria – Caldas, para el mejoramiento y pavimentación de la vía Victoria – Mariquita, con una inversión de \$5.000.000.000,0., el cual está en ejecución.

De otra parte, La Gobernación de Caldas en su Plan Vial Departamental, priorizó las vías que facilitaran la competitividad e integración de los departamentos, de manera que se generen



MinTransporte
Ministerio de Transporte

NIT.899.999.055-4

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050372261

20141050372261

09-10-2014

economías de escala y se desarrollen metodologías de gestión vial apropiadas para cada región.

En los 6 años transcurridos del PVD el departamento de Caldas, desde su aprobación por parte del Ministerio de Transporte, programó una inversión en las vías de su competencia que fueron priorizadas de \$917.425.000.000. Los mismos iniciaron con una importante inversión, pero que ha ido decayendo en el tiempo, de acuerdo con los datos reportados por la gobernación, tal y como se describe en la tabla adjunta:

AÑO	VALOR PROGRAMADO	VALOR EJECUTADO	% EJECUCION
2009	\$ 151.178.000.000	\$ 105.245.000.000	70 %
2010	\$ 186.745.000.000	\$ 68.743.000.000	37 %
2011	\$ 176.205.000.000	\$ 56.238.000.000	32 %
2012	\$ 177.723.000.000	\$ 60.484.000.000	34 %
2013	\$ 89.210.000.000	\$ 42.351.000.000	47 %
2014	\$ 136.364.000.000	\$ 714.000.000	1 %
TOTAL	\$ 917.425.000.000	\$ 333.775.000.000	36 %

En la siguiente tabla, es importante resaltar que varios de los recursos de rehabilitación han sido destinados a mejoramiento, potencialmente dirigido por las necesidades comerciales y sociales que no fueron tenidas en cuenta durante la estructuración del PVD a fecha 2014:

	PROGRAMADO	EJECUTADO
REHABILITACIÓN	\$ 833.564.000.000	\$ 274.122.000.000
MANTENIMIENTO RUTINARIO	\$ 5.096.000.000	\$ 761.000.000
MANTENIMIENTO PERIÓDICO	\$ 2.758.000.000	\$ 3.341.000.000
MEJORAMIENTO	-	\$ 35.669.000.000
ESTUDIOS Y DISEÑOS	-	\$ 2.891.000.000
CONSTRUCCIONES NUEVAS	\$ 76.007.000.000	\$ 16.991.000.000

NOTA: lo valores de la inversión para el año 2014 fue tomada de la pagina web del SECOP.

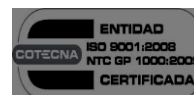
Atentamente,



MinTransporte
Ministerio de Transporte

NIT.899.999.055-4

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050372261

20141050372261

09-10-2014

NATALIA ABELLO VIVES

Ministra de Transporte

Anexo lo anunciado 30 folios.

Proyectó y Revisó: Dr. Jose Leonidas Narváez Morales, Director General INVIAS; Dra. Marcela Chedrauy, Asesora Dirección General INVIAS; Dr. Luis Fernando Andrade Moreno, Presidente ANI; Dr. Juan Sebastián Correa, Asesor Presidencia ANI; Dr. Rodolfo Castellanos, Asesor Dirección Infraestructura; Dra. Jessica Guzman, Asesora Dirección Infraestructura; Dra. Elizabeth Pinto Hernández, Asesora Despacho Ministra.

Elaboró: Clara Merchán

Fecha Elaboración 08/10/2014

Número de radicado que responde: 20143210582232

Tipo de respuesta

Total () Parcial ()