



DG 30002

Bogotá D. C., 14 de agosto de 2020

Doctor

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

Secretario General

CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA CAMARA DE REPRESENTANTES

secretaria.general@camara.gov.co

Bogotá

Asunto: Respuesta a su radicado en la Entidad bajo el No. 52215 del 2020.

Respetado Secretario Mantilla,

En atención a sus oficios enviados al Despacho y radicados según el asunto, mediante el cual solicitan actualizar respuestas dada en el mes de noviembre a la Proposición No. 065, para el "DEBATE DE CONTROL POLITICO - CRISIS DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA EN EL SECTOR TRANSPORTE A NIVEL NACIONAL" presentada por los Honorables Representantes doctores, JOSÉ ELIECER SALAZAR LÓPEZ y BUENAVENTURA LEÓN LEON, y remite la Proposición Aditiva, nos permitimos dar respuesta en lo de nuestra competencia de la siguiente manera:

A. CUESTIONARIO PARA EL DIRECTOR DE INVIAS.

Pregunta 1:

"(...) Teniendo en cuenta en cuenta que la Ley de presupuesto para el año 2019 tiene destinado para la ANI la suma de \$93.200.000.000 por concepto de apropiaciones para vías férreas, sírvase indicar cómo va la ejecución de dicho rubro y en que se ha invertido; sírvase presentar un informe detallado sobre la ejecución de este rubro presupuestal (...)"

Respuesta:

Tal como lo informa la misma pregunta, estos recursos fueron asignados a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, por tanto, el Instituto no tiene competencia sobre ellos.

Pregunta 2

"(...) ¿En qué estado recibió INVIAS la administración de la vía férrea por parte de ferrovías? (...)

DG 30002

Respuesta.

Las condiciones físicas en que se realizó la entrega de la red férrea que en ese momento ya se encontraba inactiva fueron tales que hoy no permiten una operación que garantice un mínimo nivel de servicio. Entre los problemas e inconvenientes existentes figuran los relacionados con la estabilidad de los taludes y terraplenes, el mal estado o ausencia de las traviesas, rieles, y demás elementos del tendido férreo, deficientes alineamientos geométricos, nivelación, drenajes, perfilado, falta de balasto y aparición de maleza debido a la falta de mantenimiento rutinario entre otros.

Otro punto crítico no menos importante dentro del recibo de la red férrea por parte de ferrovías a INVIAS consistió en que los corredores férreos fueron entregados sin soportes planimétricos, ni levantamientos topográficos y a la hora de asumir la verificación por parte de INVIAS, se constató que la mayoría de los corredores se encuentran desaparecidos, al ser ocupados ilegalmente por particulares, tanto en las zonas urbanas, donde sobre el corredor férreo se han consolidado barrios completos con viviendas de más de dos pisos, con desmantelamiento total o parcial, como en las áreas rurales donde han sido incorporados a fincas, áreas agrícolas o apertura de carreteables siendo muy difícil su reconocimiento a simple vista.

A lo anterior se suman problemas geológicos graves y la invasión de carreteables pavimentados; lo que hace poco viable su recuperación.

Pregunta 3.

“(...) Actualmente la red férrea es de 3.515 km de las cuales solo funcionan 448 km. ¿Cuáles son los inconvenientes por los cuales el resto de la Red Férrea no está funcionando? (...)”.

Respuesta:

La red férrea activa corresponde a 1.106 km, los cuales se encuentran en administración de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, 498 km pertenecientes a la red del pacífico el contrato de concesión fue objeto de caducidad por tanto no están en funcionamiento. La red a cargo de INVIAS es de 1.734 Km, de los cuales 1.729 Km se encuentran inactivos y solo 5 km en servicio, los que corresponden a los existentes entre la Estación de la Sabana y el Kilómetro 5 en la ciudad de Bogotá, por lo tanto, las condiciones de operación y funcionamiento de la red activa son competencia de la Agencia Nacional de infraestructura - ANI.

Los inconvenientes por los cuales el resto de la red férrea no están en funcionamiento son los inconvenientes expuestos en la respuesta al numeral 2 de la presente comunicación y que corresponden a problemas e inconvenientes presentados desde el mismo momento en que fueron recibidos por INVIAS y en la cual dichos corredores ya se encontraban inactivos.

DG 30002

Sin embargo, en la actualidad, el modo ferroviario adquiere para el Gobierno un rol fundamental al considerar que genera mejores condiciones de competitividad y productividad para el país conectándolo de una manera organizada, eficiente y sostenible en coherencia con las tendencias y necesidades actuales.

De igual manera se adelanta el proyecto de ley ferroviaria que establece disposiciones específicas en materia de infraestructura y transporte que permita estructurar proyectos ferroviarios con unas bases sólidas que garanticen su sostenibilidad, rentabilidad y competitividad con otros modos a largo plazo, con esta ley se pretende igualmente definir funciones a otras entidades rectoras en el sector en términos de la administración de la infraestructura, operación del servicio, regulación y fiscalización, permitiendo la entrada de nuevos operadores y facilitando la inversión pública y privada.

Paralelamente el Gobierno Nacional se encuentra formulando el Plan Maestro Ferroviario el cual entre otros objetivos busca, la estructuración y priorización de proyectos que posibiliten a largo plazo la consolidación de capacidad, competencia y conectividad para el país, este plan es el punto de partida para la reactivación del modo férreo como pieza fundamental en la cadena logística de transporte intermodal, propendiendo por el crecimiento en lo económico y social.

Adicionalmente el plan maestro de transporte intermodal apuesta a la intermodalidad como estrategia para mejorar la productividad en las regiones como potencial centros logísticos y reducir la contaminación ambiental, en el cual la red férrea tiene un papel fundamental al poder constituirse como eje articulador del sistema.

De otra parte, con el fin de establecer estrategias para la conservación y protección de los corredores férreos inactivos, el INVIAS, ha planteado la posibilidad de incorporar usos alternativos temporales con actividades de tipo cultural, turístico y ambiental, iniciativa que ha sido denominada Vive Colombia – Vías Verdes, siguiendo la tendencia mundial de proteger esta infraestructura con la incorporación de usos de bajo impacto.

Pregunta 4

“(…) ¿Cuántos tramos hay en proceso de recuperación? ¿Cómo va el proceso de rehabilitación de toda la vía férrea? (…)”.

Respuesta:

Los corredores férreos que están en proceso de recuperación por parte de ANI son La Dorada – Chiriguana y Bogotá – Belencito; por tanto, dicha agencia por competencia es la encargada de dar la respuesta respectiva ya que el INVIAS solo tiene a cargo la red inactiva.



DG 30002

B.- CUESTIONARIO MINISTERIO DE TRANSPORTE

RUTA DEL SOL I Y II

Pregunta 1:

“(...) Presentar un informe financiero completo de los proyectos de infraestructura Ruta del Sol, sectores I, II y III (...)”.

Respuesta:

Es importante precisar que, que el INVIAS solo tiene a cargo la Ruta del Sol 2, en relación con los sectores 1 y 3 de Ruta del Sol estos están a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura.

La Ruta del Sol 2, al inicio de este cuatrienio a lo largo de sus 529 km se encontraba en estado crítico de deterioro con un 75% en pésimo estado y solo un 25 % con un nivel aceptable, con quejas constantes de los usuarios y accidentes diarios, esto en razón a que desde la terminación anticipada del contrato de concesión hasta el mes de septiembre de 2018 no había tenido intervenciones.

El INVIAS, cumpliendo con los cronogramas adjudicó cinco contratos de obra pública con una inversión de \$369.000 millones; una vez suscritos los contratos -octubre 2018- implementó un plan de contingencia para recuperar la transitabilidad de los vehículos y aumentar la seguridad vial de los usuarios que circulan en este corredor estratégico, logrando en 45 días la atención de 529 kilómetros sobre la Troncal del Magdalena Medio, Ruta 45.

Adicionalmente, durante la ejecución de los contratos de obra en comento, se han realizado adiciones por el orden de \$49.141 millones con el fin de ampliar la meta inicialmente planteada de intervención.

En tal sentido, en marco de la gerencia especializada implementada, a la fecha el corredor tiene un avance general de las obras del 94,7% sobre el valor inicialmente contratado y del 83,5% del valor actualmente contratado, representando en los \$ 349.049 millones ejecutados con los cuales pasado el mes de julio, se habilitaron 69 kilómetros de doble calzada; de estos 69 km puestos al servicio, 29 corresponden al tramo Puesto Salgar – Puerto Araujo, 26 Km entre el tramo de Puerto Araujo – San Alberto y 14 Km entre San Alberto y San Roque.

Cabe señalar que, con las inversiones actuales que ejecuta el Instituto para el mes de diciembre del presente año se tendrá un acumulado de 71,4 km nuevos de segunda calzada en servicio para un total de 294,4 km de segunda calzada de este importante corredor; adicionalmente gracias a estas inversiones por obra pública se tiene garantizado el 100% de recuperación de la transitabilidad del corredor.



DG 30002

Adicionalmente, para mantener las condiciones de seguridad vial en la operación del corredor, el Instituto está garantizando el servicio de ambulancias medicalizadas y grúas con las cuales se atiende todo el corredor desde Puerto Salgar hasta San Roque.

A continuación, se presenta el avance financiero detallado por cada uno de los contratos de obra en ejecución:

TRAMO 1: PUERTO SALGAR - PUERTO ARAUJO

Contrato Obra No. 1171 de 2018 \$ 129.134 millones Inversión Ejecutada \$ 93.979 millones

Contrato interventoría No. 1187 de 2018 \$10.409 millones Inversión Ejecutada \$ 6.263 millones

TRAMO 2: PUERTO ARAUJO - SAN ALBERTO

Contrato Obra No. 1177 de 2018 \$134.749 millones Inversión Ejecutada \$ 116.325 millones.

Contrato interventoría No. 1188 de 2018 \$ 9.100 millones Inversión Ejecutada \$ 7.542 millones.

TRAMO 3: SAN ALBERTO - SAN ROQUE

Contrato Obra No. 1172 de 2018 \$ 78.877 millones Inversión Ejecutada \$ 70.816 millones.

Contrato interventoría No. 1189 de 2018 \$ 6.590 millones Inversión Ejecutada \$ 6.311 millones.

TRAMO 4: AGUACLARA - GAMARRA

Contrato Obra No. 1179 de 2018 \$ 12.367 millones Inversión Ejecutada \$ 11.921 millones.

Contrato interventoría No. 1241 de 2018 \$ 2.182 millones Inversión Ejecutada \$ 2.181 millones.

TRAMO 5: AGUACLARA - OCAÑA

Contrato Obra No. 1180 de 2018 \$ 31.311 millones Inversión Ejecutada \$ 30.517 millones.

Contrato interventoría No. 1238 de 2018 \$ 3.190 millones Inversión Ejecutada \$ 3.190 millones.

DG 30002

Pregunta 2:

“(…) Suministrar un informe completo del avance de la concesión Ruta del Sol III, que se ha hecho a la fecha, cuando se reinician formalmente los trabajos o actividades; explicar todas la situaciones jurídicas y financieras que ha tenido este proyecto y dar una explicación concreta el porqué de la demora para el reinicio de las obras (…)”.

Respuesta.

Respecto a la concesión Ruta del Sol III, la administración y operación de la infraestructura física y de peajes está a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

Pregunta 3:

“(…) ¿Qué porcentaje de la obra los sectores II y III de la ruta del sol, está por ejecutar y cuál es la fecha programada para la entrega de estos proyectos? ¿Para cuándo está previsto la apertura de la licitación de la nueva concesión del tramo Ruta del Sol II? Favor presentar un informe completo sobre el estado del trámite de este proyecto, por tramo, así; (…)”.

Respuesta.

De manera respetuosa nos remitimos a la respuesta dada en la pregunta No. 1, reiterando que el INVIAS tiene a cargo el corredor vial Ruta del Sol II comprendido entre Puerto Salgar y San Roque. A la fecha, el corredor está totalmente recuperado y en condiciones óptimas de transitabilidad, con las inversiones actuales que ejecuta el Instituto hasta el mes de diciembre de 2020, se tendrán acumulados 71,4 km nuevos de segunda calzada en servicio para un total de 294,4 km de segunda calzada de este importante corredor vial.

Pregunta 4:

“(…) ¿En la nueva licitación para la Ruta del Sol II se ha tenido en cuenta los reclamos y las manifestaciones de los diferentes municipios en lo relacionado a las variantes y diferentes obras de infraestructura que conecten a los territorios? (…).

Respuesta:

Al igual que en numeral 2 la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, por competencia es la encargada de dar respuesta a esta pregunta.

DG 30002

Pregunta 5:

“(…) ¿A su criterio y consideración financiera, presupuestal y técnica, dar una explicación muy completa sobre como avanzarán las obras a partir del año 2020? (…)”.

Respuesta:

El INVIAS en la administración del corredor, para el año 2020 se encuentra realizando actividades de mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, señalización y servicios de operación con los cuales se garantizan las condiciones de transitabilidad y seguridad vial a los usuarios que circulan en los 529 km desde Puerto Salgar hasta San Roque.

Pregunta 6:

“(…) Qué ajustes se han hecho a la política social que imparte esta clase de inversión y que beneficios y perjuicios le traerá a los municipios y a la población de influencia a esta mega obra? (…)”.

Respuesta

El Documento CONPES 3571 de 2018 declaró la importancia estratégica del proyecto, identificando este corredor como clave para la distribución de bienes a nivel nacional y la movilización de insumos para diversos procesos productivos desarrollados en zonas como la Sabana de Bogotá, el Magdalena Medio y el Valle de Aburrá.

Actualmente, el INVÍAS puede dar un parte de tranquilidad gracias a estas inversiones que por obra pública han garantizado el tránsito de vehículos en el 100% de la vía, recuperando la movilidad de cinco departamentos del país que conforman el eje central de estas obras y con los cuales se han generado más de 1.700 empleos

Pregunta 7 y 8:

“(…) Sírvase informar a este congreso todas las situaciones que ustedes consideren pertinentes que permitan complementar y dar una información completa para poder en el futuro tener todas las herramientas de un mejor control político por parte de la Cámara de Representantes? (…)”.

Respuesta:

En el INVIAS con la ejecución del corredor Ruta del Sol 2, se avanza entre otros programas, en la terminación de proyectos estratégicos y de corredores viales principales por obra pública, con el

DG 30002

propósito de lograr no solo una transformación técnica y fortalecimiento Institucional del Instituto sino una modernización de la infraestructura.

Pregunta 9:

“(…) El Ministerio de Transporte para que año tiene previsto o proyectada la terminación al 100% de esta obra para ser entregada a la comunidad (…)”.

Respuesta:

Se tiene conocimiento que la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI adelanta una estructuración financiera y técnica para este proyecto, por lo tanto, es la entidad competente para dar respuesta.

PROPOSICIÓN ADITIVA

Pregunta 2:

“(…) Sírvase informar el estado actual del proyecto vial Zipaquirá – Ubaté – Chiquinquirá - Bucaramanga (…)”.

Respuesta:

PROYECTO DE LA VARIANTE DE SAN GIL.

Se ejecutan actualmente los contratos 1019 (obra) y 1022 (interventoría) de 2018 cuyo objeto del proyecto es “GESTION SOCIAL, PREDIAL, AMBIENTAL Y CONSTRUCCION DE LA VARIANTE DE SAN GIL EN EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER.” El Proyecto de la Variante San Gil inició el 28 de agosto de 2018 y culminará el 27 de enero de 2023, tiene un plazo total de 54 meses y consiste en la construcción de 9.6 km de vía, incluye la construcción de un puente de 360 m y un viaducto de 435 m.

El proyecto cuenta actualmente con licencia ambiental desde el 27 de enero de 2020 y aprobación del registro del programa de arqueología preventiva desde el 4 de junio de 2020, con base en lo anterior, se comenzaron a realizar obras civiles el 9 de julio de 2020.

PROYECTO DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL

A la fecha se encuentran en ejecución los contratos Nos. 2766 de 2019 (obra) y 2767 de 2019 (Interventoría) del proyecto de Mantenimiento Integral de la Carretera Zipaquirá – Ubaté - Puente Nacional - San Gil - Palenque y Bucaramanga – San Alberto, Ruta 45 A, Tramo 08, Sector Rionegro – San Alberto PR18+0000 al PR93+0694, por valor \$25.559 millones de pesos, incluye obra e

DG 30002

interventoría, con fecha de inicio el 12 de febrero de 2020 y con fecha de terminación el 31 de diciembre de 2020.

Comprende las actividades mantenimiento Rutinario en los 451 Km del corredor vial; Servicios de atención al Usuario, que incluye el servicio de Carro-taller, grúa y Ambulancia, servicios ubicados en 6 puntos del corredor vial, con atención los fines de semana y festivos; señalización vial, correspondiente a la demarcación del corredor vial; atención de emergencias, correspondiente a la atención de derrumbes en el corredor vial y mantenimiento periódico de la carpeta asfáltica en sectores discontinuos del corredor de acuerdo con los recursos disponibles y asignados al contrato para esta actividad.

Pregunta 2.1:

“(...) Al 30 de julio del año en curso, ¿Cuál es el porcentaje de ejecución del proyecto vial Zipaquirá – Ubaté-Chiquinquirá-Bucaramanga? (...)”.

Respuesta:

El INBVIAS adelanta el contrato de obra para el Mantenimiento Integral de la Carretera Zipaquirá – Ubaté - Puente Nacional - San Gil - Palenque y Bucaramanga – San Alberto, Ruta 45 A, Tramo 08, Sector Rionegro – San Alberto PR18+0000 Al PR93+0694, al 30 de julio de 2020, presenta una ejecución del 63%, las actividades ejecutadas en ambos proyectos son indicadas en el punto anterior.

Pregunta 2.2:

“(...) ¿Cómo está proyectada por tramos, la ejecución de los \$750.000 millones, destinados para el proyecto vial Zipaquirá – Ubaté – Chiquinquirá - Bucaramanga? (...)”.

Respuesta:

El Proyecto de la Variante San Gil, comprende una inversión entre obra e interventoría de \$ 183.000 millones de pesos, para la construcción de una nueva vía, sector entre el K 0+000(PR 120 +300 de la vía puente nacional a San Gil a 400 m. antes del acceso al municipio de Pinchote) discurre por el costado occidental hasta pasar por el Río Fonce, mediante un puente vehicular entre el K2+300 al K2+660 y mediante un viaducto sobre la quebrada las lajas entre el K4+103 al K4+523 y finalmente el tramo entre el K8+500 al K9+500 se convierte en una vía paralela con la vía San Gil – Aratoa.

Para el proyecto de Mantenimiento Integral De La Carretera Zipaquirá - Ubaté- Puente Nacional - San Gil- Palenque y Bucaramanga – San Alberto, Ruta 45 A, Tramo 08, Sector Rionegro – San Alberto PR18+0000 Al PR93+0694, la inversión de \$25.559 millones de pesos, se tiene distribuida de la siguiente manera:



DG 30002

ZIPAQUIRA - UBATE (PR28+0200 A PR 67+1134)	\$1.678 Millones
UBATE - PUENTE NACIONAL (PR0+0000 A PR90+0000)	\$ 6.090 Millones
PUENTE NACIONAL - SAN GIL (PR0+0000 A PR 125+0800)	\$ 6.338 Millones
SAN GIL - PALENQUE (PR0+000 A PR90+0000 Y PR 0+0000 A PR10+0000)	\$ 4.743 Millones
RIONEGRO SAN ALBERTO (PR18+0000 A PR93+0694)	\$ 6.710 Millones

Es importante precisar que la presente respuesta se emite conforme a los términos establecidos en el artículo 62 Ley 4 de 1913 y la Ley 5 de 1992, igualmente esta entidad estará atenta a suministrar cualquier información adicional que se requiera y sea competencia de esta Entidad.

Cordial Saludo,

Firmado digitalmente
por JUAN ESTEBAN
GIL CHAVARRIA

JUAN ESTEBAN GIL CHAVARRÍA
Director General

C.C. MINISTERIO DE TRANSPORTE - ANGELA MARIA OROZCO GÓMEZ - Cl.24 No. 62-49 Centro Comercial Gran Estación II- Costado Esfera
NVIAS - DIRECCIÓN TÉCNICA
INVIAS - DIRECCIÓN OPERATIVA

Proyectó: MIRYAM DIAZ PEÑA

Revisó: VICTORIA ELENA GOMEZ GOMEZ
GERMAN PEÑA MATEUS
LINA MARIA BUENO
PAOLA CONSTANZA ROMERO MARTINEZ