

**DG 50616**

Bogotá D.C., 28 de noviembre de 2019

Doctor  
**JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO**  
Secretario General  
CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA  
Cra. 7 No. 8-68 – Capitolio Nacional Primer Piso  
Bogotá

Camara de Representantes  
Secretaría General  
CORRESPONDENCIA



Radicado No. \_\_\_\_\_

Recibido Por: \_\_\_\_\_

**Asunto:** Respuesta a su radicado en la Entidad bajo el No. 90879 del 24/10/2019

Respetado Secretario Mantilla,

En atención a su oficio enviado al Despacho, según radicado del asunto, mediante el cual envía **Proposición No. 065 de Control Político**, "Crisis de proyectos de infraestructura en el sector transporte a nivel Nacional", nos permitimos dar respuesta en lo de nuestra competencia de la siguiente manera:

### **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 ANI por tanto el Instituto no tiene competencia.

#### **Pregunta 2**

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

#### **Respuesta.**



## **DG 50616**

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 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 planímetros, 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 3515 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 1.604 km, los cuales se encuentran en administración de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, 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.

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

## DG 50616

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.

### Respuesta 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 50616

### B.- 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 528 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 el tránsito de vehículos y aumentar la seguridad vial en este corredor estratégico, logrando en 45 días la atención de 528 kilómetros sobre la Troncal.

En tal sentido, en marco de la gerencia especializada implementada, a la fecha el corredor tiene un avance general de las obras del 60,32% representando en los \$ 228.953 millones ejecutados con los cuales pasado 17 de septiembre, se habilitaron 23 kilómetros de doble calzada; de estos 23 km puestos al servicio, 19 hacen parte del tramo La Lizama-San Alberto entre los departamentos de Santander y Cesar, y los 4 kilómetros restantes se encuentran en el tramo comprendido entre Puerto Salgar- Puerto Boyacá, que conectan a Cundinamarca y Boyacá.

Cabe señalar que, con las inversiones actuales que ejecuta el Instituto para el mes de diciembre del presente año se tendrán 54km nuevos de segunda calzada en servicio para un total de 273km 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.

Adicionalmente, para mantener las condiciones de seguridad en la operación del corredor, el Instituto garantizó el servicio de ambulancias medicalizadas y grúas con las cuales se atienden los 5 tramos.

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

## **DG 50616**

### **TRAMO 1: PUERTO SALGAR – PUERTO ARAUJO**

Contrato Obra No. 1171 de 2018 \$ 114.134 millones

Inversión Ejecutada \$ 62.833 millones

Contrato Interventoría No. 1187 de 2018 \$ 10.409 millones

Inversión Ejecutada \$ 3.783 millones

### **TRAMO 2: PUERTO ARAUJO – SAN ALBERTO**

Contrato Obra No. 1177 de 2018 \$ 108.734 millones

Inversión Ejecutada \$ 78.602 millones.

Contrato Interventoría No. 1188 de 2018 \$ 9.100 millones

Inversión Ejecutada \$ 4.797 millones.

### **TRAMO 3: SAN ALBERTO – SAN ROQUE**

Contrato Obra No. 1172 de 2018 \$ 71.143 millones

Inversión Ejecutada \$38.996 millones.

Contrato Interventoría No. 1189 de 2018 \$ 6.590 millones

Inversión Ejecutada \$ 3.960 millones.

### **TRAMO 4: AGUACLARA – GAMARRA**

Contrato Obra No. 1179 de 2018 \$ 12.720 millones

Inversión Ejecutada \$ 5.080 millones.

Contrato Interventoría No. 1241 de 2018 \$ 1.832 millones

Inversión Ejecutada \$ 1.548 millones.

### **TRAMO 5: AGUACLARA – OCAÑA**

Contrato Obra No. 1180 de 2018 \$31.489 millones

Inversión Ejecutada \$19.365 millones.

Contrato Interventoría No. 1238 de 2018 \$ 2.616 millones

Inversión Ejecutada \$ 1.915 millones.



**DG 50616**

**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 las 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 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 Invías 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 para el mes de diciembre del presente año se tendrán 54km nuevos de segunda calzada en servicio para un total de 273km de segunda calzada de este importante corredor.

**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:**

## DG 50616

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

### 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 realizará actividades de mantenimiento rutinario, periódico, señalización y servicios de operación con los cuales se garanticen las condiciones de transitabilidad y seguridad vial en los 529 km.

Adicionalmente, de acuerdo con el POAI del espacio fiscal disponible de recursos nación y que soportó el primer debate de la ley de presupuesto 2020, el Instituto contempló inversiones para la terminación y puesta en marcha de 15 km adicionales de segunda calzada, cabe señalar que a la fecha el INVIAS se encuentra pendiente del Decreto de liquidación la ley de Presupuesto donde se evidenciarán los recursos.

### 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? (…)”**.

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 INVIAS 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:

**DG 50616**

**“(…) 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 propósito de lograr no solo una transformación técnica y fortalecimiento Institucional del Instituto sino una modernización de la infraestructura.

**Pregunta 9:**

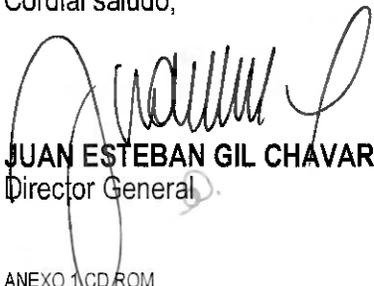
**“(…) El Ministerio de Transporte para que año tiene previsto o proyectada la terminación al 100% de esta obra para ser entregada a la comunidad (…)”.**

**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.

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

Cordial saludo,



**JUAN ESTEBAN GIL CHAVARRIA**  
Director General

ANEXO 1 CD ROM

C.C. MINISTERIO DE TRANSPORTE - ANGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ - Cl.24 No.62-49 Centro Comercial Gran Estación II- Costado Esfera  
INVIAS - GRUPO GERENCIA DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS  
INVIAS - DIRECCIÓN OPERATIVA

Proyecto: MIRYAM DIAZ PEÑA 





## DG 50616

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

