



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20211080864651



25-08-2021

Bogotá D.C. 25 de agosto de 2021

Doctora

OLGA LUCIA GRAJALES GRAJALES

Secretaria Comisión Segunda Cámara

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

comision.segunda@camara.gov.co

Bogotá D.C

Asunto: respuesta cuestionario de la Audiencia Pública referente a la Proposición No 007.

Respetada Secretaria Grajales y Honorables Representantes,

En atención al cuestionario relacionado en asunto referente a la Proposición No. 007 presentada por el Representante a la Cámara Gustavo Londoño sobre "Vichada como Despensa Agrícola del País", nos permitimos informar en primer lugar de conformidad con lo expuesto en el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, que es función de los ministerios dirigir la política sectorial. En virtud de lo anterior, el Gobierno nacional expidió el Decreto 087 de 2011 "Por medio del cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se determinan las funciones de sus dependencias", en el que establece como funciones de esta Cartera Ministerial, entre otras, la de formular y adoptar políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica y técnica en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo.

De acuerdo a lo anterior, el Ministerio de Transporte principalmente formula la política sectorial de transporte a nivel nacional en los diferentes modos (carretero, marítimo, fluvial y férreo) y la ejecución directa la realizan las entidades adscritas a este Despacho como la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Superintendencia de Transporte, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, El Instituto Nacional de Vías y la Agencia Nacional de Infraestructura.

Así las cosas, nos permitimos adjuntar a este oficio la respuesta otorgada por el Instituto Nacional de Vías, mediante el oficio radicado No DG 45576, en la que se expone lo correspondiente al corredor Puerto Carreño- Puente Arimena incluidos los tramos Puerto Carreño- La Esmeralda- Santa Cecilia y Puente Arimena – El Viento, la información sobre la planeación, fases del proyecto, estudios ambientales, licenciamiento ambiental y licitaciones sobre las vías de primer orden e inversiones de infraestructura fluvial en el departamento de Vichada. Igualmente, se remite la respuesta de la Aeronáutica Civil con radicado No. 1010-2021028237, en la que se detalla lo referente a los proyectos de infraestructura aérea en el departamento.



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20211080864651



25-08-2021

Ahora bien, en atención a las preguntas competencia del Ministerio de Transporte, nos permitimos dar respuesta al numeral No. 13 de acuerdo a la información reportada por el Viceministerio de Infraestructura, así:

13. ¿De qué manera el departamento del Vichada y sus municipios pueden obtener recursos para inversión en infraestructura vial, fluvial y aérea?

El Gobierno nacional cuenta con programas y fuentes de financiación para apoyar el desarrollo de proyectos de infraestructura fluvial a través del Sistema General de Regalías, Ley 2056 de 2020 *"Por la cual se regula la organización y el funcionamiento del Sistema General de Regalías"* y el Programa Colombia Fluvial (Plan Maestro Fluvial).

Ahora bien, en relación con los proyectos de infraestructura vial, los entes territoriales pueden acceder a recursos para inversión a través del Sistema General de Regalías, Ley 2056 de 2020 *"Por la cual se regula la organización y el funcionamiento del sistema general de regalías"*, las obras por impuestos conforme al artículo 238 de la Ley 1819 de 2016 *"Por medio de la cual se adopta una reforma tributaria estructural, se fortalecen los mecanismos para la lucha contra la evasión y la elusión fiscal, y se dictan otras disposiciones"* y mediante el Fondo de Cofinanciación de Vías establecido en el artículo 24 de la Ley 105 de 1993 *"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"*, el cual busca *"garantizar a los Departamentos los recursos para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las vías, (...) el cual actuará como un sistema especial de cuentas dependiente de FINDETER (...)"*¹.

Sumado a lo anterior, es importante mencionar que mediante el artículo 130 de la Ley 488 de 1998 *"Por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las entidades territoriales"* se creó el Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina, el cual se financia con el 5% de los recursos que recaudan los departamentos por concepto de la sobretasa. Los recursos podrán financiar proyectos de infraestructura multimodal de transporte como construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la red vial, caminera y fluvial. Además, se podrán destinar para financiar proyectos de transporte público de personas y de carga mediante sistemas inteligentes de movilidad en los modos carretero, marítimo y fluvial y del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso. Los departamentos a los cuales se destinan los fondos son los siguientes: Norte de Santander, Amazonas, Chocó, Guainía, Guaviare, Vaupés, Vichada, San Andrés y Providencia y Santa Catalina.

Asimismo, es importante señalar que dicho fondo es administrado por el Ministerio de Transporte y el acceso a los recursos del mismo por parte de los departamentos, dentro de los cuales se encuentra el departamento del Vichada, se distribuyen conforme a los lineamientos de la Resolución No. 1311 del 27 de abril de 2018 de manera anual por el Ministerio de Transporte, mediante resolución de transferencia, en el marco de lo acordado por los representantes de los departamentos beneficiarios del citado fondo.

¹ Ley 105 de 1993, artículo 24.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20211080864651



25-08-2021

Igualmente, nos permitimos informar que, además de los programas y fuentes de financiación para apoyar el desarrollo de proyectos de infraestructura fluvial y vial descritos previamente, la Ley 1508 de 2012 *"Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones"* en su artículo 2 definió el mecanismo de Asociaciones Público Privadas como un *"instrumento de vinculación de capital privado, que se materializan en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio"*. Al efecto, dicha ley, resulta aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados.

Por último, solicitamos respetuosamente remitirse a las respuestas otorgadas por el Instituto Nacional de Vías y la Aeronáutica Civil como complemento a la información anteriormente reportada.

En los anteriores términos damos respuesta a su comunicación, no sin antes indicar que esta Cartera Ministerial esta presta a atender cualquier inquietud adicional que se presente.

Atentamente,

CARMEN LIGIA VALDERRAMA ROJAS

Ministra de Transporte (e)

Anexos: respuesta Instituto Nacional de Vías
respuesta Aeronáutica Civil

Aprobó: Olga Lucia Ramírez. - Viceministra de Infraestructura

Revisó: Sol Ángel Cala Acosta – Asesora Despacho de la Ministra
Diego Velásquez – Asesor Despacho de la Ministra

Elaboró: Angie Hernández.- Viceministerio de Infraestructura

Proyectó: Maria Alejandra Onzaga.- Oficina Enlace Congreso

DG 45576

Bogotá D. C., 25 de agosto de 2021

Doctora

ANGELA MARIA OROZCO GÓMEZ

Ministra de Transporte

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Cl.24 No. 62-49 Centro Comercial Gran Estación II- Costado Esfera

servicioalciudadano@mintransporte.gov.co

Bogotá

Asunto: Respuesta a su solicitud de agosto 2021.

Respetada Señora Ministra Angela María,

En atención al oficio dirigido a su Despacho por la secretaria de la Comisión Segunda de Relaciones Exteriores, Comercio Exterior, Defensa y Seguridad Nacional Dra. Olga Lucia Grajales y radicado en la entidad según el asunto, mediante el cual solicita la respuesta de la Proposición No.007 (21 de julio 2021), nos permitimos dar respuesta a los numerales del cuestionario anexo, de acuerdo con nuestra competencia de la siguiente manera:

Pregunta 1:

1.- ¿Cuánto es el tiempo de ejecución presupuestado para la realización del corredor vial Puente Arimena - Puerto Carreño?

Respuesta:

Se precisa que el proyecto en mención forma parte de la estrategia integral del Gobierno Nacional que a través del Instituto Nacional de Vías invierte \$2,1 billones en proyectos que permiten la conexión desde el Pacífico con la Orinoquia Colombiana, de los cuales \$45.156 millones permitieron avanzar en los estudios y diseños del corredor vial, \$1,23 billones de pesos se ejecutan a través de siete (7) proyectos y \$856.600 millones adicionales en cuatro (4) proyectos que serán contratados en los próximos meses en marco de los programas Vías para la Legalidad y de Reactivación 2.0.

Con estos proyectos, este gobierno ratifica su compromiso por impulsar la consolidación del eje vial que conecte Puerto Carreño con el puerto de Buenaventura, corredor de vital importancia para la conectividad regional y la competitividad del país.



DG 45576

En particular con el corredor Puerto Carreño- Puente Arimena, este fue declarado importancia de importancia estratégica en marco del programa “*Vías para la Legalidad para la reactivación económica Visión 2030*”, garantizando una inversión de \$500.000 millones a lo largo de las vigencias 2021-2030, lo que permitirá por primera vez avanzar en su pavimentación a través de contratos de obra pública del INVIAS.

En tal sentido, el sector Puente Arimena – El viento- Santa Cecilia ya se encuentra con contratos suscritos- 974-2021 (Obra) y 1065-2021 (interventoría)- y en ejecución desde el 28 de junio del 2021, con una inversión de \$236.418 millones. Este corredor tiene la garantía de transitabilidad, mantenimiento y atención de emergencias para todo el tramo en ejecución durante la totalidad del plazo estimada de terminación diciembre de 2030.

2.- ¿Cuál es el plazo de ejecución del tramo Puente Arimena- El Viento?

El plazo contractual establecido para el corredor Puente Arimena - el Viento- Santa Cecilia son 114 meses. Como ya se indicó, los contratos que soportan el proyecto descrito iniciaron desde el 28 de junio del 2021, y en la actualidad se lleva un avance del 87% de la etapa de Preconstrucción, el inicio de gestiones sociales, prediales, ambientales y de sostenibilidad que le permiten iniciar las actividades de construcción y/o mejoramiento en los sectores liberados por concepto de estudios y diseños. Igualmente, la atención de los puntos críticos donde se está garantizando la transitabilidad en la totalidad del corredor.

Pregunta:

3. ¿Cómo es el trámite para la planeación de construcción de vías nuevas de primer orden?

Respuesta:

De acuerdo con el artículo 20 de la ley 105 de 1997, se establece que la PLANEACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE PRIORIDADES DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE, corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del orden nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las entidades territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción.

Para estos efectos, la Nación y las entidades territoriales harán las apropiaciones presupuestales con recursos propios y con aquellos que determine esta Ley.”

Los artículos 41 a 43 y 45 de la Ley 105 de 1993, dictan sobre la planeación del transporte y la infraestructura, lo siguiente:

“ARTÍCULO 41.- Conformación del plan sectorial. El Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura será un componente del Plan Nacional de Desarrollo y estará conformado por:



a. Una parte general que contenga las políticas y estrategias sectoriales, armónicas con las contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo.

b. El Plan de Inversiones Públicas para el sector.

ARTÍCULO 42.- Parte general del plan sectorial. En la parte general del Plan Sectorial se señalarán los propósitos y objetivos nacionales de largo plazo, las metas y prioridades a mediano plazo y las estrategias y orientaciones generales de la política de transporte adoptada por el Gobierno, de acuerdo con las orientaciones contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo y en concordancia con lo dispuesto en los artículos 7, 8 y 9 del Decreto 2171 de 1992.

ARTÍCULO 43.- Planes de inversión y planes modales. El Plan de Inversiones de Transporte e Infraestructura contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública en transporte e infraestructura de la Nación, y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución.

El Plan de Transporte e Infraestructura, desagregado por temas, contendrá Planes Modales de Transporte, con el fin de singularizar la inversión en cada modo de transporte a nivel Nacional. La parte general del Plan Sectorial será aplicable, en lo pertinente, a cada modo de transporte. El Plan incluirá un componente de transporte multimodal y de transporte intermodal. (...)

ARTÍCULO 45.- Competencia para la elaboración del Plan Sectorial y Planes Modales. Corresponde al Ministerio de Transporte, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las Entidades Rectoras de los diferentes modos de transporte, la elaboración del proyecto del Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura."

En conclusión, la Entidad adelanta la planeación institucional de acuerdo con los planes sectoriales, las políticas específicas que define el Gobierno Nacional, y las necesidades departamentales y/o municipales enmarcadas dentro del Plan Nacional de Desarrollo, haciendo uso de procesos estratégicos, misionales, de apoyo y evaluación para materializar las obras de construcción priorizadas.

4. ¿A qué se denomina fases de un proyecto de construcción vial y en qué consiste cada una?

Con el fin de adelantar la construcción de un proyecto vial, se requiere la realización de estudios de ingeniería, que entre otras, se encuentran indicadas en el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013 *"Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias"*

De otra parte, se denomina fase de un proyecto de construcción vial a las etapas o divisiones del proyecto necesarias para su realización, desde su inicio, planificación, ejecución seguimiento y cierre. Las fases de un proyecto de construcción vial son:

DG 45576

a. Etapa de preconstrucción: Esta etapa como mínimo se adelanta con factibilidad técnica y durante su ejecución de proyecto se lleva a la etapa de estudios y diseños a Fase de soluciones de ingeniería construibles.

b. Etapa de Ejecución: Inicio de actividades de construcción.

c. Etapa de Operación: Es la etapa de operación de la vía, donde se identifican y ejecutan el mantenimiento rutinario y/o periódico.

Pregunta:

5. ¿Qué ventajas tiene para la Nación esta etapa previa en la construcción de vías nuevas de primer orden?

Respuesta:

Los estudios de ingeniería a nivel de factibilidad técnica, son requeridos para cualquier tipo de proyecto ya sean vías de primer o tercer orden, para su construcción o mejoramiento, ya que los mismo permiten establecer condiciones y características base del proyecto que permiten efectuar una estimación económica para su ejecución, y con ello realizar las gestiones de financiación para la posterior contratación de las obras, la que de acuerdo con las características propias del proyecto, en especial el horizonte de tiempo para su ejecución, tienen una metodología técnica de implantación a la condiciones del momentos de inicio de obras, así como la complementación y/o optimización de dichos estudios de ingeniería.

Pregunta:

6. ¿Cuáles son los estudios ambientales y en qué momento de la planeación de las vías nuevas de primer orden se hacen?

Respuesta:

Dependiendo del tipo de proyecto se determinan cuáles son los estudios ambientales que se deben adelantar, toda vez que existen proyectos de mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación que no requieren del trámite de licencia ambiental y proyectos nuevos que si lo requieren, en el primer caso aplica la elaboración del Plan de Adaptación a la Guía Ambiental-PAGA, el cual es un instrumento de autorregulación contractual y que incluye todos los permisos, autorizaciones y trámites ambientales que se requieran para la ejecución del proyecto y en el segundo caso, se deben adelantar todas las etapas del licenciamiento ambiental:

1. Solicitud de pronunciamiento de Necesidad de Diagnóstico de Alternativas Ambientales – NDA.
2. Elaboración de Diagnóstico de Alternativas Ambientales – DAA, con el respectivo pronunciamiento de la alternativa seleccionada.
3. Elaboración del Estudio de Impacto Ambiental – EIA, con el respectivo pronunciamiento de obtención de licencia ambiental.
4. En caso de requerirse por optimización de diseños, podrá analizarse la necesidad o no de adelantar una modificación de licencia ambiental.

Al respecto, dependiendo de si aplica el PAGA o licencia ambiental, se puede establecer en cuál de las fases de los proyectos a las que se hace referencia en el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013, se definen lo correspondiente a los trámites que se deben adelantar desde la gestión ambiental.

Para la materialización de proyectos viales, los requerimientos ambientales son los establecidos para la consecución de cada uno de los permisos, trámites y Licencias ambientales según el tipo de proyecto desarrollado y enmarcados en el Decreto 1076 de 2015 MADS, de manera general se realizan los siguientes estudios:

a.- Permisos ambientales

- Aprovechamiento forestal (Aprovechamiento de especies forestales)
- Levantamiento de Veda (Aprovechamiento de especies de flora en veda nacional)
- Calidad del Agua (Ocupación de Cauce)
- Calidad del Aire (Emisiones atmosféricas PM10, PM2,5, SOX, NOX)
- Ruido Ambiental (Áreas urbanas)

b.- Tramites Ambientales

- Sustracción de reserva Forestal (Estudios de Flora y Fauna)
- Línea base ambiental (componente biótico, abiótico y socioeconómico)
- Ecología (Análisis de fragmentación de paisajes, conectividad, biodiversidad)
- Uso del Suelo (Coberturas de la tierra, uso recomendado del suelo)

DG 45576

- Compensaciones ambientales (ecología del paisaje, biodiversidad)

c.- Licencia Ambiental

- Aprovechamiento forestal (Aprovechamiento de especies forestales)
- Levantamiento de Veda (Aprovechamiento de especies de flora en veda nacional)
- Calidad del Agua (Ocupación de Cauce)
- Calidad del Aire (Emisiones atmosféricas PM10, PM2,5, SOX, NOX)
- Ruido Ambiental (Áreas urbanas)
- Sustracción de reserva Forestal (Estudios de Flora y Fauna)
- Línea base ambiental (componente biótico, abiótico y socioeconómico)
- Ecología (Análisis de fragmentación de paisajes, conectividad, biodiversidad)
- Uso del Suelo (Coberturas de la tierra, uso recomendado del suelo)
- Compensaciones ambientales (ecología del paisaje, biodiversidad)

Como lo establece el apéndice D Gestión Ambiental de cada uno de los proyectos estructurados por parte del INVIAS, el cual establece:

De acuerdo con la legislación ambiental aplicable, el Decreto 1076 de 2015, o aquellos que los sustituyan, y sus reglamentarios, especialmente lo estipulado en los artículos 2.2.2.5.1.1 y 2.2.5.4.3, así como la Ley 1682 de 2013, Decretos 769 y 770 de 2014, el Contratista deberá revisar y analizar el alcance de las obras contratadas con el objeto de tener claridad si el proyecto se ejecuta bajo los lineamientos generales de las Guías de Manejo Ambiental de Proyectos de Infraestructura (elaboración del Plan de Adaptación de la Guía Ambiental – PAGA) y/o bajo los lineamientos de Licenciamiento Ambiental, en cuyo caso el Contratista debe elaborar los estudios ambientales necesarios (Diagnóstico Ambiental de Alternativas – DAA, Estudio de Impacto Ambiental –EIA, entre otros) y realizar la gestión necesaria para la obtención de la respectiva Licencia Ambiental haciéndose responsable del cumplimiento de la misma; conforme al alcance y contenido señalados en los reglamentos sobre licencias expedidos por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales: Ley 99 de 1993, Decreto 1076 de 2015 (o aquellos que los sustituyan o modifiquen), y los términos de referencia que establezca la autoridad ambiental, hasta el recibo a satisfacción por parte de la misma, previa aprobación de la Interventoría.



Los tramites y permisos ambientales se realizan en la etapa de ejecución contractual de la obra, bajo los requerimientos de la legislación ambiental existente, se realizan los estudios ambientales mencionados con anterioridad, en el caso de requerir Licencia Ambiental esta se solicita ante la autoridad ambiental competente antes de la contratación de las obras (ESTABLECIDO EN LA LEY 734 DE 2002 Y DEMAS NORMAS DE CONTRATACION DE OBRAS PUBLICAS)

Pregunta:**7. ¿Cuándo se obtiene el licenciamiento ambiental?****Respuesta:**

El Decreto 1076 de 2015 establece los proyectos que son objeto de licencia ambiental:

“ARTÍCULO 2.2.2.3.2.2. Competencia de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA). La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA- otorgará o negará de manera privativa la licencia ambiental para los siguientes proyectos, obras o actividades:

6. En el sector marítimo y portuario:

- a) La construcción o ampliación y operación de puertos marítimos de gran calado;
- b) Los dragados de profundización de los canales de acceso a puertos marítimos de gran calado;
- c) La estabilización de playas y de entradas costeras.

7. La construcción y operación de aeropuertos internacionales y de nuevas pistas en los mismos.

8. Ejecución de obras públicas:

8.1. Proyectos de la red vial nacional referidos a:

- a) La construcción de carreteras, incluyendo puentes y demás infraestructura asociada a la misma;
- b) La construcción de segundas calzadas; salvo lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 2.2.2.5.1.1 del presente Decreto.
- c) La construcción de túneles con sus accesos.

8.2 Ejecución de proyectos en la red fluvial nacional referidos a:

DG 45576

- a) La construcción y operación de puertos públicos;
- b) Rectificación de cauces, cierre de brazos, meandros y madrevejas;
- c) La construcción de espolones;
- d) Desviación de cauces en la red fluvial;
- e) Los dragados de profundización en canales navegables y en áreas de deltas;

8.3. La construcción de vías férreas y/o variantes de la red férrea nacional tanto pública como privada;

8.4. La construcción de obras marítimas duras (rompeolas, espolones, construcción de diques) y de regeneración de dunas y playas;

ARTÍCULO 2.2.2.3.2.3. Competencia de las Corporaciones Autónomas Regionales.

Las Corporaciones Autónomas Regionales, las de Desarrollo Sostenible, los Grandes Centros Urbanos y las autoridades ambientales creadas mediante la Ley 768 de 2002, otorgarán o negarán la licencia ambiental para los siguientes proyectos, obras o actividades, que se ejecuten en el área de su jurisdicción

5. En el sector marítimo y portuario:

- a) La construcción, ampliación y operación de puertos marítimos que no sean de gran calado;
- b) Los dragados de profundización de los canales de acceso a los puertos que no sean considerados como de gran calado;
- c) La ejecución de obras privadas relacionadas con la construcción de obras duras (rompeolas, espolones, construcción de diques) y de regeneración de dunas y playas.

6. La construcción y operación de aeropuertos del nivel nacional y de nuevas pistas en los mismos.

7. Proyectos en la red vial secundaria y terciaria:

- a) La construcción de carreteras, incluyendo puentes y demás infraestructura asociada a la misma;
- b) La construcción de segundas calzadas; salvo lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo del artículo 2.2.2.5.1.1. del presente Decreto.



c) La construcción de túneles con sus accesos.

8. Ejecución de obras de carácter privado en la red fluvial nacional:

a) La construcción y operación de puertos;

b) Rectificación de cauces, cierre de brazos, meandros y madre viejas;

c) La construcción de espolones;

d) Desviación de cauces en la red fluvial;

e) Los dragados de profundización en canales y en áreas de deltas.

9. La construcción de vías férreas de carácter regional y/o variantes de estas tanto públicas como privadas."

Ahora bien, puntualmente con relación al momento en el que se debe solicitar la licencia ambiental, es preciso aclarar que esta debe ser obtenida previamente a la ejecución de las actividades constructivas, a excepción de las obras de emergencia, siempre y cuando la autoridad ambiental determine que se pueda realizar de forma paralela de conformidad con lo establecido en el artículo 43 de la Ley 1682 de 2013.

En este sentido, de conformidad con lo establecido en el artículo 39 de la Ley 1682 de 2013, "el proceso de licenciamiento ambiental podrá iniciarse una vez se cuente con los Estudios de Factibilidad y el Estudio de Impacto Ambiental. A partir de tales estudios la autoridad ambiental deberá realizar la evaluación y adoptar la decisión respectiva. Lo anterior sin perjuicio de la información adicional que de manera excepcional podrá solicitar la autoridad ambiental para tomar la decisión correspondiente."

Con respecto a quién se encarga de adelantar la obtención de la licencia ambiental, en la práctica se cuenta con consultores que adelantan todo el trámite, la cual una vez obtenida es posteriormente cedida al contratista que vaya a ejecutar las obras, si así se encuentra establecido en las obligaciones contractuales, como se indica en el artículo 40 de la Ley 1682 de 2013.

Pregunta:

8. En la estructuración de una licitación para vía nueva de primer orden, indique puntualmente cómo se cuantifica la necesidad de recursos y las especificaciones técnicas que se deben tener en cuenta.

DG 45576

Respuesta:

El INVIAS, de manera periódica estructura y contrata programas de obra pública, además de los cerca de 150 procesos licitatorios anuales promedio, en la red a cargo de la que cuenta con información técnica disponible de estudios, visitas técnicas de campo y se apoya en el conocimiento y documentos técnicos de distintas fuentes como: Administradores Viales, Direcciones Territoriales, gestor técnico del proyecto y Unidades Ejecutoras del Instituto, entre otros. Estos insumos técnicos de factibilidad existentes son analizados en la estructuración del proyecto en la que se revisan entre otros, las necesidades del corredor, estas se clasifican en: construcción de vía nueva (Calzada sencilla, doble calzada, segunda calzada, etc.), mejoramiento, mantenimiento de la vía actual.

Con la base de las necesidades técnicas que arrojan los estudios disponibles se estructuran las condiciones y obligaciones contractuales exigidas en la licitación. En relación con la determinación de recursos, identificadas las principales actividades a ejecutar y las respectivas cantidades de obra, tomando los análisis de precios unitarios estandarizados del INVIAS que consultan las especificaciones general de carreteras, se determinara el presupuesto oficial estimado para la obra.

Pregunta:

9. ¿Cuál es la diferencia contractual entre mejoramiento de vías y construcción de vías nuevas?

Respuesta:

De acuerdo con el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013, las actividades de construcción *"Son aquellas obras nuevas que incluyen el levantamiento o armado de algún tipo de infraestructura de transporte."* y las de mejoramiento son *"Cambios en una infraestructura de transporte con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales."*

Es así como se entiende el mejoramiento como el cambio de especificaciones y dimensiones de la vía o puentes, para lo cual, se hace necesaria la construcción de obras en infraestructura ya existente, que permitan una adecuación de la vía a los niveles de servicio requeridos por el tránsito actual y proyectado. Y la construcción de vía nueva corresponde a la intervención en un espacio físico en el cual no existía y este representa un aumento en la malla vial disponible, no se trata de intervenciones sobre vías existentes.

Se destacan las siguientes diferencias más relevantes:

- Para una construcción de una vía nueva se debe tramitar una licencia ambiental, mientras que en el mejoramiento se tramita el PAGA.



DG 45576

- En la vía nueva se trabajan sobre los estudios del suelo y alternativas definidas por el consultor, mientras que en el mejoramiento se tiene una trazabilidad del comportamiento del uso de la vía en el tiempo y su nuevo estudio.

Pregunta:

10. ¿En qué etapa se encuentra la estructuración de la licitación del tramo Puerto Carreño – La Esmeralda – Santa Cecilia?

Respuesta:

En el proceso de licitación LP-DT-065-2020, adelantado por el Instituto Nacional de Vías, el cual tuvo por objeto: "Realizar la Contratación de las Obras de Construcción y/o Mejoramiento y/o Rehabilitación y/o Mantenimiento de los Corredores Viales para la Reactivación Llanos Orientales, Orinoquia y Amazonía del Programa de Obra Pública "Vías para la Legalidad y la Reactivación, Visión 2030", localizados en los departamentos de Meta, Vichada, Guaviare, Huila y Caquetá", incluía el Módulo 3 con el objeto de contratar el "MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, GESTIÓN PREDIAL, SOCIAL Y AMBIENTAL SOSTENIBLE DE LA CONEXIÓN PACÍFICO – ORINOQUÍA SECTOR SANTA CECILIA - JURIEPE - PUERTO CARREÑO (PUENTE ARIMENA – VIENTO; JURIEPE – PUERTO CARREÑO), EN LOS DEPARTAMENTOS DE META Y VICHADA, EN MARCO DE LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA, MEDIANTE EL PROGRAMA DE OBRA PÚBLICA "VÍAS PARA LA LEGALIDAD Y LA REACTIVACIÓN VISIÓN 2030". No obstante, de acuerdo con la Resolución 897 del 6 de abril de 2021 este se declaró desierto y a la fecha se avanza en la estructuración de las condiciones del nuevo proceso de selección que se espera iniciar en el mes de octubre de 2021.

11. ¿Qué proyectos de inversión en infraestructura fluvial en el Vichada están actualmente viabilizados?

Respuesta:

En la presente vigencia se adelantan inversiones en el departamento del Vichada por valor de \$2.171,39 millones, para la ejecución de los siguientes proyectos:

- Construcción de muelles fluviales en el municipio de Santa Rosalía. Departamento del Vichada. Mediante el contrato No. 1146/2021 y contrato de interventoría No. 1226/2021 se asignaron \$ 1.700,14 millones de pesos.
- Mantenimiento del muelle de Puerto Carreño. Próximo a iniciarse el contrato 1248/2021 y contrato 1409/2021 para el mantenimiento a los muelles de La Banqueta, Meta, San Jose del Guaviare, Puerto Leguizamo y Puerto Carreño. En este último se realizarán intervenciones por valor de \$132,06 millones.





DG 45576

- Mantenimiento de los ferrys denominados Juriepe y Muco en departamento del Vichada. Se suscribió el contrato de obra No.1245/2021 y contrato de interventoría No. 1224/2021 para realizar intervenciones a dos ferrys, valor inversión: \$ 339,19

Pregunta:

13. ¿De qué manera el departamento del Vichada y sus municipios pueden obtener recursos para inversión en infraestructura vial, fluvial y aérea?

Respuesta:

El Instituto Nacional de Vías, ha venido desarrollando las respectivas gestiones que permitan la atención de corredores estratégicos, es así que para el Departamento de Vichada en la estrategia del programa Colombia Rural, se han realizado inversiones por \$9.224 millones.

En la parte fluvial, con un inversión histórica de \$4.162 en marco del programa Colombia Fluvial se benefician de intervenciones fluviales los municipios de Juriepe -muco y santa Rosalía.

Por lo anterior, el Instituto ha logrado dar continuidad a proyectos de infraestructura en ejecución y la puesta en marcha de nuevas iniciativas de inversión para el Departamento de Vichada con inversiones en proyectos de infraestructura de transporte del orden **de los \$746.413 millones**, cifras que reflejan el compromiso que tiene el Gobierno Nacional con el Departamento a través del Ministerio de Transporte y del INVIAS.

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 CHAVARRIA
Director General

ANEXO 1 Otro Documento en Excel

Proyectó: VICTORIA ELENA GOMEZ GOMEZ

Revisó: GERMAN PEÑA MATEUS
ADRIANA BERMUDEZ

PAOLA CONSTANZA ROMERO MARTINEZ

Instituto Nacional de Vías
EDIFICIO CENTRAL POINT, CALLE 25 G No.73 B -90
PISOS 4-5-6-Y-8.
PBX: 3770600
<http://www.invias.gov.co>



**La movilidad
es de todos**

Mintransporte



1010. - 2021028237
Bogotá, D.C., 25 de agosto de 2021

Doctora:
CARMEN LIGIA VALDERRAMA ROJAS
Ministra De Transporte (e)
MINISTERIO DE TRANSPORTE
Calle 24 - 60 50 Piso 9
Bogotá, D.C.,

ASUNTO: Cuestionario Proposición N°007 del 21 de julio de 2021 "Temas de Desarrollo Rural, Desarrollo Turístico, Desarrollo Vial - Vichada - PROP. 7"

Respetada Doctora Carmen Ligia,

De manera atenta y por instrucciones de la Dirección General, nos permitimos dar respuesta a su solicitud del asunto remitida por correo electrónico y radicada bajo el No. 2021074512 del 17 de agosto de 2021 y contestado en los siguientes términos por parte de la U.A.E. de Aeronáutica civil así:

En atención a las serias dificultades de movilidad vial, fluvial y aérea en el departamento del Vichada, realizamos las siguientes preguntas:

12. ¿Qué proyectos de inversión en infraestructura aérea en el Vichada están actualmente viabilizados?

Actualmente se encuentran en estructuración para la vigencia 2021 un proyecto de infraestructura para el Aeropuerto German Olano de Puerto Carreño.

El cual tiene como objeto "Estudios, diseños, rehabilitación de la infraestructura lado aire y mantenimiento lado aire y lado tierra del Aeropuerto de Puerto Carreño, Vichada.", con un monto de inversión estimado de 11.000.000.000 millones incluido interventoría.

El segundo proyecto tiene como objeto "mantenimiento de la pista del Aeropuerto German Olano de Puerto Carreño, Vichada." con un monto de inversión estimado de 90.000.000 millones

13. ¿De qué manera el departamento del Vichada y sus municipios pueden obtener recursos para inversión en infraestructura vial, fluvial y aérea?



De Acuerdo con los registros de Aerocivil, en el Departamento del Vichada existen 15 aeródromos públicos, como aparece en la siguiente tabla:

	UBICACIÓN	NOMBRE DEL AERÓDROMO	PROPIETARIO	EXPLOTADOR
1	PUERTO CARREÑO	GERMÁN OLANO	MUNICIPIO	AEROCIVIL
2	PUERTO CARREÑO	CUMARIBO	GOBERNACIÓN DEPARTAMENTAL	
3	PUERTO CARREÑO	GUERIMA	GOBERNACIÓN DEPARTAMENTAL	
4	LA GAVIOTA	LA GAVIOTA	GOBERNACIÓN DEPTAL	CENTRO LAS GAVIOTAS
5	LA PRIMAVERA	LA PRIMAVERA	MUNICIPIO	
6	PUERTO CARREÑO	LA VENTUROSA	MUNICIPIO	GOBERNACION DEPTAL
7	SANTA ROSALIA	SAN CARLOS DEL PLANAS	MUNICIPIO	
8	SANTA ROSALIA	CUMACHAGUA	CORREGIMIENTO MUNICIPAL	
9	PUERTO CARREÑO	SAN JOSÉ DE OCUNE	CORREGIMIENTO MUNICIPAL	
10	SANTA ROSALIA	SANTA ROSALIA	CORREGIMIENTO MUNICIPAL	
11	LA PRIMAVERA	GAVILÁN DE LA PASCUA	RESGUARDO INDÍGENA	RESGUARDO INDÍGENA ORIPGA
12	CUMARIBO (PTO. CARREÑO)	LA VICTORIA	INSPECCION POLICIA	MUNICIPIO
13	CUMARIBO	EL PLACER	JUNTA ACCIÓN COMUNAL	
14	EL TAPÓN	EL TAPÓN	INDERENA	
15	SANTA RITA	CENTRO ADM. "MARANDÚA"	INDERENA	

Los quince (15) aeródromos son propiedad de Entidad Territorial. Tres de la Gobernación del Vichada, Cuatro del municipio donde se ubican, tres de corregimiento municipal y uno de resguardo indígena.

No obstante, ser propiedad del Municipio de Puerto Carreño el aeródromo German Olano, es explotado por Aerocivil, entidad que además se encarga de las inversiones para el mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria.

En la vigencia 2018 se suscribieron los contratos N°18000198 H3 y N°18001669 de 2018 con el objeto de realizar los estudios, diseños, demolición y construcción terminal del aeropuerto de Puerto Carreño e incluyó la subestación eléctrica y acometidas, así como la interventoría respectiva, con vigencias futuras, con plazo 35 meses.

La ejecución de la obra inició en febrero de 2019 y termina en enero de 2022 el valor total de obra es aproximadamente \$33.636 millones incluido interventoría, a agosto de 2021 tenía un avance físico del 38,43%.

Adicionalmente se terminó el pasado 13 agosto el mantenimiento de la pista del Aeropuerto German Olano por valor de 64 millones

En 2021 se están ejecutando contratos para realizar la rocería y limpieza de canales del aeropuerto y servicios aeroportuarios.



ENTIDADES TERRITORIALES PROPIETARIAS DE AERÓDROMOS PÚBLICOS

De acuerdo con el Artículo 19 de la Ley 105 de 1993, *“Corresponde a la Nación y a las Entidades Territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente”*, es decir cada municipio, departamento o resguardo indígena, debe hacerse cargo de la infraestructura aeroportuaria en cuanto a reposición y mantenimiento. Tal es el caso del aeropuerto Alfredo Vásquez Cobo de Leticia, propiedad de la Nación – Aerocivil, es esta quien asume todos los costos referidos a inversión, operación y manteniendo.

No obstante lo anterior, el Gobierno Nacional ha procurado el mejoramiento de la infraestructura en los diferentes modos de transporte, buscando la conectividad entre las diferentes regiones del país.

Es así como las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 *“Pacto por Colombia, pacto por la equidad”*, Ley 1955 del 25 de mayo de 2019, en el aparte XV – Pacto por la descentralización: se encuentra entre otras las de conectar territorios, gobiernos y poblaciones, en el Objetivo a. Conectar territorios para estimular la productividad regional. *“Para la conexión en subregiones rurales remotas la Aeronáutica Civil continuará con el programa de mantenimiento y rehabilitación de aeródromos regionales donde el alto costo de implementación y las restricciones geográficas dificultan el despliegue de otros modos. La Aeronáutica Civil proveerá igualmente asistencia técnica a los municipios en función de sus recursos disponibles. Lo anterior permite impulsar el desarrollo de los aeropuertos destinados a los servicios aéreos esenciales ASAE”*.

Frente a este reto, la Aerocivil formuló el **“Apoyo a las entidades territoriales para el fortalecimiento de la infraestructura de transporte aéreo a nivel nacional”**.

El artículo 103 de la Ley 1955 de 2019, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, establece que Invías y Aerocivil podrán apoyar la financiación de proyectos para la intervención de la red vial, fluvial y los aeropuertos regionales de competencia de las entidades territoriales, previa definición por parte del Gobierno Nacional de los criterios de priorización y de acuerdo con lo previsto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo y con el Marco de Gasto del correspondiente sector.

Con el fin de reglamentar dicho Artículo, el Gobierno Nacional – Ministerio de Transporte, expidió el Decreto 129 de enero 30 de 2020, el cual define los siguientes criterios de priorización que debe aplicar Aerocivil:

Criterios de priorización:

1. **Técnicos:** Valora el impacto en la conectividad y seguridad operacional (en proyectos para aeropuertos).
2. **Sociales:** Evalúa la población beneficiada, población diferencial, Índice de Pobreza Multidimensional (IPM), territorios afectados por el conflicto armado, la pobreza, las economías ilícitas y/o la debilidad institucional



3. **Económicos:** Valora el beneficio al desarrollo de las cadenas productivas y del turismo.
4. **Ambientales:** Evalúa la no superposición con áreas de especial interés ambiental; no superposición de cobertura de bosques, áreas seminaturales y parques naturales.
5. **Riesgo:** Evalúa la ocurrencia de un evento sobreviniente que afecta la infraestructura o la prestación continua del servicio de transporte. Criterio que tiene la mayor ponderación.
6. **Esfuerzo de contrapartida:** Valora que la entidad territorial responsable de la infraestructura a intervenir aporte contrapartida (recursos financieros, mano de obra, maquinaria, materiales, entre otros) atendiendo el criterio de capacidad.

Aerocivil, en el marco de sus competencias expidió la Resolución 967 de 30 de abril de 2020 *"Por la cual se establece la metodología para la ponderación de los criterios de priorización establecidos en el decreto 129 del 30 de enero de 2020 y se crea el Comité Evaluador de Proyectos a priorizarse"*. El universo objetivo del Proyecto mencionado son 182 aeródromos públicos de propiedad de Entidades Territoriales, Departamentos y Municipios, a los cuales se les aplicó la metodología adoptada.

Una vez realizado el proceso de priorización, actualmente, 18 aeródromos propiedad de Entidad Territorial se encuentran recibiendo Asistencia Técnica, **dos de ellos se ubican en el Departamento del Vichada: Cumaribo en el Municipio de Puerto Carreño propiedad de la Gobernación y La Primavera propiedad del Municipio.**

Los productos y alcance de la **Asistencia Técnica** son los siguientes:

Inventario y diagnóstico

- Diagnóstico de la infraestructura lado aire y lado tierra
- Diagnóstico predial
- Análisis de licencias y permisos ambientales
- Levantamiento topográfico
- Revisión, recopilación y validación de información secundaria existente

Planificación

- Documento guía de desarrollo de la infraestructura Aeroportuaria

Estudios y diseños a Fase III

- Para llevar la infraestructura a la normatividad RAC

Formulación Proyecto de Inversión Metodología MGA

- Proyecto formulado en la MGA
- Gestión financiera y acompañamiento a las Entidades Territoriales a las posibles fuentes de financiación

**Capacitación incluye material didáctico**

- Gestión en seguridad operacional
- Administración aeroportuaria
- Apoyo técnico en trámites operacionales
- Gestión de riesgo

A la fecha la ejecución del contrato se encuentra en la etapa de socialización del documento de Esquema de Planificación Aeroportuaria, a partir del cual se realizan las otras etapas del proyecto.

Esperamos haber atendido de manera satisfactoria su solicitud de información, no sin antes manifestarle que quedamos atentos a cualquier inquietud de su parte al respecto.

Atentamente,

CARLOS ANDRES SERNA RUIZ
Jefe Oficina asesora de Planeación

Copias a: Dr. Jair Orlando Fajardo Fajardo Director General
Dra. Maria Consuelo Duran Caro Director de Infraestructura
Proyectó: Patricia Elena Cárdenas Oficina Asesora de Planeación
Carlos Mayorga Dirección de Infraestructura
Ruta electrónica: \\bog7\ADI\Externo\2021028237