

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20241080380281



09-04-2024

Bogotá D.C.,

Secretario

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Plenaria Cámara de Representantes

secretaria.general@camara.gov.co.

Cra 7 No 8-68, Edificio Nuevo del Congreso

Bogotá

Asunto: Respuesta Ministerio de Transporte Proposición 095. Radicado MT No. 20243030516972.

Respetado Secretario y Honorables Representantes,

Hemos recibido en este Despacho la Proposición No. 095 mediante la cual requieren explicar “*cuáles son las medidas específicas que se tomarán para garantizar el financiamiento de los proyectos relacionados con las vías 4G en Antioquia, el desarrollo de las obras faltantes y solventar los desafíos financieros para la operación adecuada de las vías, teniendo en cuenta los compromisos gubernamentales y Las necesidades de las regiones afectadas*”, presentada por los Representantes Juan Fernando Espinal, Jhon Jairo Berrio, Julián Peinado, Yulieth Andrea Sánchez, Daniel Carvalho, Luis Miguel López, Elkin Rodolfo Ospina, Oscar Darío Pérez, Juan Sebastián Gómez, Mauricio Parodi, Susana Gómez, Andrés Felipe Jiménez, Hernán Darío Cadavid, Norman Bañol y James Mosquera”; al respecto sea lo primero indicar que de conformidad con el Decreto No. 087 de 2011 “por medio de la cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se determinan las funciones de sus dependencias”, le corresponde a esta Cartera Ministerial, principalmente, formular la política sectorial del 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 Infraestructura, el Instituto Nacional de Vías, la Aeronáutica Civil, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia de Transporte.

Así las cosas, y en virtud de lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 1437 de 2011 sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015, se realizó traslado de las preguntas Nos 1,2,3 y 5 del primer cuestionario y 7 y 8 del segundo cuestionario a la Agencia Nacional de Infraestructura y al Instituto Nacional de Vías mediante los radicados Nos. 20241080370271 y 20241080370591 para que, en el marco de sus competencias den respuesta de fondo a cada uno de los interrogantes mencionados.

Por otra parte, en lo referente a las preguntas competencia de esta Cartera Ministerial, 6,7,8 y 9 procedemos a dar respuesta en los siguientes términos:

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20241080380281



09-04-2024

4. ¿Cuál es la posición de las entidades para la financiación o cofinanciación de obras por el sistema de valorización?

Como se ha indicado en diversos escenarios públicos y oficiales, hoy, el marco jurídico vigente habilita al Gobierno nacional y a los gobiernos territoriales, a identificar instrumentos de financiación que permitan ampliar las fuentes de pago de las infraestructuras de transporte; así, debe señalarse que, la Contribución Nacional de Valorización- CNV- en el siglo pasado se convirtió y usó como una fuente de financiación representativa para la financiación de infraestructura del orden nacional. De igual manera, desde 2016 se volvió a habilitar como instrumento legal para su cobro por entidades del orden nacional responsables de proyectos de infraestructura, a partir de la expedición de la Ley 1819 de 2016, norma que a la fecha se encuentra totalmente reglamentada y en consecuencia se impone el deber de análisis que permita factibilizar su uso frente a proyectos de infraestructura estratégica en materia de transporte, que permita su uso, atendiendo criterios de justicia espacial, capacidad de pago, rigurosidad técnica y jurídica en las estructuraciones del instrumento, procesos de socialización con incidencia, etc.

Así, el Congreso de la República desde el año 2016 envió un mensaje claro al ejecutivo al volver a prever la CNV, siendo algo que se ratificó en el marco de la discusión del actual Plan Nacional de Desarrollo y las Bases del Plan “Colombia. Potencia mundial de la vida”, al considerarlo como un ejercicio necesario.

Por lo anterior, este sector transporte viene trabajando a propósito de operativizar el mecanismo, adelantando el análisis de factibilidad de uso en infraestructura de transporte, junto con las entidades adscritas, el Invías y la ANI, realizando el análisis sobre la posibilidad técnica y jurídica de su uso, en relación con la infraestructura de transporte del orden nacional localizada en Antioquia, entre otros departamentos.

Por último, debe indicarse que instrumentos de financiación de infraestructura de transporte como la CNV, permite encontrar alternativas eficientes que en un horizonte de tiempo debidamente definido, reemplacen o reduzcan fuentes de pago de la infraestructura como peajes, y la conflictividad social que su uso intensivo viene generando en la población, lo que no implica su reemplazo absoluto sino el uso racional y debidamente coordinado de las diferentes fuentes, constituyéndose en una herramienta de desarrollo social y económico que aportará a la construcción de obras de interés público.

6. ¿Cómo se está promoviendo la conectividad en zonas rurales a través de la infraestructura vial?

Con el fin de buscar alternativas para el desarrollo de la infraestructura vial regional, el Gobierno nacional le apuesta a la coordinación, la concurrencia y la subsidiaridad en el territorio, pues transformar las regiones construir una nueva economía, ofrecer oportunidades de vida digna a las comunidades y avanzar en la paz total son un norte que está en diario devenir del organigrama del gobierno central. Por esto, la forma de articulación más relevante, sin contar con lo que en el día a día se realiza en términos de coordinación entre los diferentes ministerios, es el programa “Gobierno con el Pueblo”.

Este programa se trata del desplazamiento del Presidente y su equipo de gobierno, es decir, todos los ministerios y entidades más relevantes, para despachar desde un territorio específico, en articulación con las autoridades locales y comunidades para trazar una hoja de ruta, sentar las bases de la transformación de la región y concretar inversiones en materia de justicia social, económica y ambiental.

El Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 Colombia. “Potencia mundial de la vida” contempla como uno de los

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m, agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 op. 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20241080380281



09-04-2024

principios para materializar el cierre de brechas socioeconómicas en Colombia, la conectividad vial, entendida como la movilidad permanente y eficiente entre los territorios y al interior de estos. Es por esto que, desde una perspectiva social del sector, cada decisión de política pública debe estar orientada hacia la convergencia regional. Así se avanzará para mantener, estructurar y generar infraestructuras de transporte intermodal, movilidad sostenible, segura y saludable, seguridad vial, transporte y logística, de la mano de las comunidades y las regiones y a partir de sus contextos y realidades procurando un desarrollo sostenible.

El Ministerio de Transporte genera su apuesta en 5 pilares estructurantes:

- Seguridad
- Sostenibilidad
- Gobernanza
- Equidad
- Salud

En ese sentido, el Ministerio de Transporte brinda apoyo a las entidades territoriales, para contar con estrategias que contribuyan a una movilidad sostenible, segura y saludable en los municipios, a partir de los instrumentos de planificación sectorial, los cuales deben estar articulados con los demás instrumentos de desarrollo territorial y de ordenamiento, tales como los Planes Viales Municipales, Planes Viales Departamentales, categorización de la red vial nacional, e inventarios viales.

De igual forma, el Ministerio de Transporte ha propuesto el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional- PNVR- como herramienta orientadora que permite conectar los territorios buscando intervenir la red vial regional en donde se incluyen las vías secundarias y terciarias, que conectan las zonas más alejadas y marginadas del país permitiendo mejorar las condiciones de la agricultura, el trabajo de las familias y comunidades campesinas.

Basados en este y en búsqueda de la justicia social, se realizó un ejercicio de escucha y concertación con la población, basado en el cual se estructuró y se ha venido fortaleciendo la estructuración de una gran estrategia, encaminada a desarrollar infraestructura con sentido social para lograr la paz total. En este sentido, el transporte se convierte en un medio, y este enfoque social busca desarrollar infraestructura con tres programas:

1. Caminos Comunitarios para la Paz Total

Se busca lograr el mejoramiento, rehabilitación, conservación y mantenimiento de 33.102 km de vías terciarias, en el cuatrienio. Con esta iniciativa, se conectará, de manera eficiente, el campo colombiano con las ciudades y los centros de comercialización del país. Así se logrará la transformación de una importante parte de la malla vial rural, llevando Justicia Social y Ambiental por toda Colombia.

A partir de las necesidades manifestadas en los diálogos y mesas con la población, junto con criterios de pobreza multidimensional, compromisos del acuerdo marco de implementación de Paz y del PNVR, al igual que factores poblacionales y geográficos, se estableció una priorización de las obras que son fundamentales realizar por parte del Gobierno Nacional con el fin de fomentar la convergencia de los territorios, la producción agrícola, el turismo y la economía popular, todo ello como instrumento para generar el cambio y la paz en el país. Junto a ésta, se sumó la convocatoria realizada desde las regiones, en la cual se recibieron cerca de 29.000 postulaciones de Juntas u otras organizaciones de acción comunal, que serán quienes ejecuten los trabajos que se requieran en estas vías, por medio de convenios solidarios, según el alcance que se evidencie en las visitas de campo.

Así, con corte al 31 de diciembre de 2023 se han firmado 1.035 convenios solidarios con Juntas u organizaciones de acción comunal en diferentes departamentos, cuyo avance promedio ya supera el 11% y desde el Invías se continúa trabajando en las visitas de campo, revisión de necesidades y alcance para cada una de éstas; y se realizó la priorización para los convenios 2024, los cuales incluyen los compromisos con los Negros, afros, raizales y

3

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. a 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 op. 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. a 4:30 p.m.

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20241080380281



09-04-2024

palenqueros-NARP- e indígenas.

Así transformaremos una importante parte de la malla vial rural, llevando Justicia Social y Ambiental por toda Colombia, programa que fue publicado en la página del Inviás en donde se puede verificar toda la información relacionada: <https://caminoscomunitarios.invias.gov.co/>

2. Muelles y embarcaderos fluviales

Con el objetivo de reducir las brechas de los territorios históricamente olvidados, se ha trabajado en fortalecer la conectividad fluvial, mediante la construcción o mejoramiento de 105 infraestructuras fluviales: 84 a cargo del INVIAS y 21 a cargo de Cormagdalena conforme su jurisdicción. Para lograr este objetivo, se ha hecho una apuesta significativa incluyendo una partida para la intervención de muelles que supera \$600.000 millones para el cuatrienio. Estas intervenciones sociales no incluyen aquellas que se realizan y realizarán a través del Plan Todos Somos Pazcífico en el Pacífico sur colombiano, con el apoyo del Banco Mundial.

Lo anterior permitirá, además de la ejecución de la infraestructura, generar cerca de 10.000 empleos y beneficiar a más de 2 millones de colombianos. De esta manera, acercamos la oferta social del estado y generamos nuevas oportunidades en la Colombia profunda.

3. Servicios Aéreos Esenciales

Para complementar la estrategia de fortalecer la equidad social en Colombia, se priorizaron las regiones con mayores dificultades con conectividad carretera, con el que se impulsa la competitividad regional a través de la aviación comercial con sentido social, reactivando la operación de los aeródromos públicos para que las comunidades más alejadas tengan una mejor conectividad con el resto del país. De igual forma, esta iniciativa busca consolidar nuevas rutas en el país.

7. ¿Cuál es el plan para modernizar y mantener las carreteras existentes?

Dentro de las estrategias del sector, la estrategia por la competitividad cuenta con varios programas, uno de ellos, el programa de las principales vías carreteras, para el cual, además de priorizar algunas vías específicas, este sector se ha comprometido con continuar y honrar los programas que se vienen ejecutando, entre ellos, los proyectos viales concesionados de diferentes generaciones. Las 4G, por ejemplo, incluyen la construcción de vía nueva, de segunda calzada, operación y mantenimiento, o la rehabilitación de vías existentes, alcance en el que la modernización se realiza como parte integral, mediante la actualización de la infraestructura vial, la mejora de la calidad del pavimento y la implementación de medidas de seguridad.

Las vías que se conectan con los proyectos 4G, pero que no hacen parte del proyecto, no se encuentran dentro de los contratos de concesión y, por lo tanto, no pueden ser atendidas en el marco de éstos. En estos casos, la responsabilidad recae en los respectivos administradores viales, como el vías, los municipios o los departamentos, según su competencia, quienes son los encargados de realizar el mantenimiento y la modernización de la infraestructura vial.

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20241080380281



09-04-2024

En consonancia con lo anterior, 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", define en los artículos 12, 16 y 17 las competencias sobre la infraestructura de transporte estableciendo que las vías nacionales son aquellas a cargo de la Nación, las vías departamentales a cargo de los departamentos y las vías municipales, terciarias y distritales a cargo de los municipios y distritos.

En este sentido, es relevante tener en cuenta que la red vial de Colombia abarca una extensión total estimada de 205.109 kilómetros de carretera. De este conjunto, el 9% (equivalente a 17.993 Km) corresponde a la red primaria, a cargo del Invías y la ANI, 22% (equivalente a 44.833 km) a la red vial secundaria y el 69% (equivalente a 142.284 km) corresponde a la red vial terciaria, de la cual el 71% está a cargo de los municipios, el 19% a cargo de los departamentos, y el 10% a cargo de la Nación.

Además, el artículo 19 de la citada ley señala: "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 Ley"; y el artículo 20 reza: "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".

En este contexto, y considerando que la petición se enfoca en los proyectos 4G en Antioquia, se informa que dentro del Plan Plurianual de Inversiones se identifica dentro de los proyectos priorizados y relacionados con las concesiones 4G los siguientes:

Nombre Proyecto	Categoría	Responsable de la intervención
Corredor Arboletes – Necoclí	Departamental	INVIAS- ANI
Autopista Pacífico I	Departamental	ANI
Ruta del Cacao (Bucaramanga- Barrancabermeja- Yondó)	Departamental	ANI

En cuanto al mantenimiento, es importante informarle que los contratos de concesión contemplan dos etapas (i) Etapa Pre operativa que a su vez se divide en: Pre Construcción y Construcción, y (ii) Etapa Operativa. En esta última etapa los concesionarios deberán dar cumplimiento a lo establecido en el Apéndice Técnico "Condiciones para la operación y mantenimiento" y con ello garantizar el mantenimiento de las vías a cargo.

A continuación, se presentan los proyectos 4G que se ejecutan en el departamento de Antioquia donde se muestra la etapa contractual en la que se encuentran:

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20241080380281



09-04-2024

Proyecto	Etapas
Autopista al Mar 2	Construcción
Autopista al Río Magdalena 2	Construcción
Autopista Conexión Norte	Construcción
Autopista Conexión Pacífico 1	Construcción
Autopista Conexión Pacífico 3	Construcción
Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó	Construcción
IP - Antioquia - Bolívar	Construcción
Autopista al Mar 1	Operación
Autopista Conexión Pacífico 2	Operación
IP - Vías del Nus	Operación

Fuente: Tabla adaptada de la información publicada en Aniscopio

Adicionalmente, se estructuran nuevos proyectos concesionados que, con diferentes mejoras, incluyen también la actualización de la infraestructura vial, la mejora de la calidad del pavimento y la implementación de medidas de seguridad.

Por otro lado, para las vías no concesionadas, el Invías tiene un programa de mantenimiento rutinario y administradores viales, que, además, aporta a la economía popular. Con éstos, se realiza el mantenimiento de las vías nacionales no concesionadas, que para 2024 tiene un presupuesto aproximado de cerca de \$270.000 millones.

Finalmente, en consonancia con la respuesta anterior, se debe tener en cuenta que, para las vías regionales, el Decreto 1961 de 2023 “Por el cual se crea el Instituto Nacional de Vías Regionales, se determina su estructura, funciones y se dictan otras disposiciones” creó el Invir con el objetivo de fomentar la construcción, mejoramiento y conservación de vías regionales, en el territorio nacional, en cooperación con los departamentos, municipios, o con otras entidades oficiales, semioficiales y privadas. Para tal efecto, el Invir ejecutará las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura de carácter regional, así como la Red Vial Nacional de carreteras terciarias y sus infraestructuras conexas o relacionadas. Para esto, se contempla un régimen de transición para la puesta en marcha del Invir, por lo cual se ha elaborado y se encuentra en ejecución un cronograma de actividades previas a su implementación y puesta en funcionamiento.

Es pertinente indicar que, la contratación de obras por parte del Invir tendrá un régimen contractual sometido al Estatuto General de Contratación salvo las excepciones que se establecen en el artículo 35 de Decreto 1961 de 2023 que establece que el régimen contractual del Invir será el del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. Sin embargo, en su parágrafo 1 establece una excepción particular en cuanto a la modalidad de contratación directa, al introducir la posibilidad de celebrar de manera directa contratos para el desarrollo de infraestructura vial con comunidades rurales, cabildos, organizaciones populares, unidades de economía popular, organismos de acción comunal, social o comunitaria u otras formas de organización social, grupos y/o comunidades étnicas, comunidades en todas sus diversidades, mujeres y víctimas.

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20241080380281



09-04-2024

8. ¿Cómo se está abordando el mantenimiento y rehabilitación de puentes y viaductos en las carreteras nacionales?

Desde el Ministerio de Transporte tenemos el reto de generar una política de gestión de activos para nuestra infraestructura que nos permita disponer de un proceso estratégico y sistemático para operar, mantener y mejorar la infraestructura de manera eficiente a lo largo de todo su ciclo de vida. Así mismo, orientar la adecuada asignación y utilización de recursos, con el objetivo de tomar mejores decisiones, a partir de la información de calidad y los objetivos claramente definidos.

Como punto de partida es fundamental disponer de inventarios y diagnósticos completos de nuestras infraestructuras. En ese sentido, actualmente estamos avanzando en la gestión de los puentes de la red vial del país a través del Sistema Inteligente de Gestión de Puentes -SIGP-, y de la identificación y análisis de diferentes herramientas de gestión existentes, que desarrollen e implementen un sistema para evaluar y formular estrategias de gestión de la infraestructura.

Esta labor la venimos desarrollando de manera coordinada con el Inviás, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI- y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte -UPIT-, siguiendo unas líneas de acción trazadas de manera concertada, a las cuales se le realiza seguimiento de manera periódica mediante la realización de mesas de trabajo. Dichas líneas son:

1. Levantamiento de la información de puentes del país
2. Revisión, validación y adopción metodología SIGP
3. Diseño APP y puesta en marcha. Migración de información del Formulario Web de puentes regionales al SINC
4. Fortalecimiento de lineamientos para monitoreo y seguimiento para Gobernadores y Alcaldes del instrumento para el fortalecimiento de las capacidades.
5. Inspección de los puentes (Actores Involucrados: Administradores viales, Territoriales)
6. Plan de necesidades con tipos de intervención
7. Plan de acción de intervención de Puentes

En complemento para lo anterior, se adelanta un convenio entre el Ministerio de Transporte y el Inviás para aunar esfuerzos, conocimientos, capacidades y recursos con el fin de impulsar la implementación del SIGP, con una primera etapa para terminar la inspección de los puentes de la red vial del país.

Producto del análisis que se está realizando con el SIGP, se dará prioridad a aquellas estructuras que sean clasificadas como críticas o susceptibles a falla, para aquellos puentes que no hayan sufrido colapso y/o hayan sido reemplazados por estructuras metálicas provisionales, a partir del índice de condición del puente.

Asimismo, el Inviás solicitó ante el Departamento Nacional de Planeación –DNP- el registro del nuevo proyecto de inversión "Mejoramiento, Mantenimiento y Construcción de Estructuras tipo Puentes en la Red Vial Primaria Nacional", y la Alta Gerencia asignó para este programa un presupuesto estimado de \$40.000 millones para 2024 para la atención de puentes. Con este fin y basados en los resultados arrojados por el procesamiento de la información levantada en el marco del SIGP, se intervendrán aquellas estructuras que se encuentren dentro de la clasificación "críticas".

Para contestar cite:
 Radicado MT No.: 20241080380281



09-04-2024

Adicionalmente, en el marco del programa Reactivación 2.0, el Invías suscribió un convenio con Findeter, en el que se proyecta inicialmente la atención de 20 puentes cuyo estado se clasifica como crítico. Estas intervenciones se proyectan entre las vigencias 2024 a 2027, con un valor estimado de \$60.000 millones aproximadamente.

Los puentes priorizados inicialmente se relacionan a continuación, sin embargo, estos son susceptibles de cambios dependiendo del resultado de los estudios y diseños de estas estructuras.

Nombre vía	Ruta	Territorial	Nombre del Puente
Puente La Libertad – Fresno	5006	Caldas	Tesorito
El Crucero – Aguazul	6211	Casanare	La Orquídea 2
El Crucero – Aguazul	6211	Casanare	La Curisí 2
La Cabuya – Saravena	6515	Casanare	Brazo del Banadía
El Crucero – Aguazul	6211	Casanare	Chichaca
El Crucero – Aguazul	6211	Casanare	Guaymara
El Crucero – Aguazul	6211	Casanare	Las Lajas
El Crucero – Aguazul	6211	Casanare	Marleny
El Crucero – Aguazul	6211	Casanare	Hoyo Caliente
Popayán- Patico- Río Mazamorra	2002	Cauca	Mazamorra
Popayán- Patico- Río Mazamorra	2002	Cauca	El Encenillo
Orrapihuasi – Vergel	2003A	Huila	Los Cedros
Orrapihuasi – Vergel	2003A	Huila	La Cerbatana
Junín – Pedregal	1002	Nariño	Armada
Junín – Pedregal	1002	Nariño	El Pailón 2
Junín – Pedregal	1002	Nariño	El Carrizal
La Lejía – Saravena	6604	N. Santander	Rio Negro
La Lejía – Saravena	6604	N. Santander	La Pava
San Gil – Floridablanca	45A07	Santander	Quebrada Seca
Málaga- Los Curos	55ST02	Santander	Quebrada Chimpata

Fuente: Información de INVIAS

Ahora bien, respecto a los puentes de la red concesionada a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, es pertinente enunciar que, en cuanto a las medidas adoptadas para solucionar los posibles daños en los puentes vehiculares, en los contratos de concesión vial se estipula que los respectivos concesionarios deben adelantar las actividades necesarias para la operación y el mantenimiento del corredor vial a su cargo.

Finalmente, en cuanto al presupuesto, es importante aclarar que el valor del contrato de concesión sobre la infraestructura a cargo incluye todas las obligaciones y actividades necesarias para el cumplimiento del objeto contractual, tanto en la etapa preoperativa como en la etapa de operación y mantenimiento, y la etapa de reversión, así como también las labores complementarias y la asunción de los riesgos de construcción, geotécnicos, geológicos, ambientales, emergencias, de operación, administrativos, financieros y todos los demás que se desprenden de las obligaciones del concesionario de manera global.

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20241080380281



09-04-2024

9. ¿Cuál es el plan para mejorar la iluminación en tramos de carreteras propensos a bloqueos o incidentes de seguridad?

La seguridad en la vía comprende otros factores adicionales a la iluminación: factores como el diseño geométrico de la vía, la señalización adecuada y el comportamiento de los actores viales, desempeñan un papel fundamental en la prevención de accidentes.

De acuerdo con lo anterior, el contrato tipo de las vías 4G establece unos indicadores para los niveles de servicio, entre los cuales existen algunos encaminados a reducir los bloqueos y los incidentes que se puedan presentar en los tramos viales, basados en lo siguiente:

- **Mantenimiento preventivo y correctivo:** Los concesionarios están obligados a realizar mantenimiento periódico de la infraestructura vial, lo que incluye la inspección y reparación de elementos como señales, barreras de contención, sistemas de drenaje y otros elementos de seguridad.
- **Monitoreo y respuesta rápida:** se establecen protocolos de monitoreo constante de las condiciones de la vía y sistemas de alerta temprana para identificar situaciones de riesgo, como obstrucciones o incidentes. Además, se exige una respuesta rápida por parte de los equipos de emergencia y mantenimiento ante cualquier eventualidad que pueda afectar la seguridad vial.
- **Gestión del tráfico:** los concesionarios deben implementar medidas para gestionar el tráfico de manera eficiente y segura, como la instalación de sistemas de control de velocidad, señalización adecuada, y la implementación de planes de desvío en caso de bloqueos o incidentes en la vía.

En relación con la iluminación, es importante destacar que cada contrato presenta particularidades no solo en su alcance técnico, sino también debido a las situaciones imprevistas que pueden surgir durante su ejecución, lo que puede modificar o incluir obligaciones adicionales. Adicionalmente, es pertinente que, debido al paso por municipios diferentes, y que en algunos casos se comparte jurisdicción al encontrarse en varios municipios, se tenga en cuenta el artículo 68 de la Ley 1682 de 2013, el cual establece que:

***“ARTÍCULO 68.** Los municipios y distritos podrán proveer de infraestructura adicional o complementaria de todo tipo o alumbrado público a aquellos corredores viales nacionales o departamentales que se encuentren dentro de su perímetro urbano y rural aunque no estén a su cargo, para garantizar la seguridad y mejorar el nivel de servicio a la población en el uso de la infraestructura de transporte, previa autorización de la entidad titular del respectivo corredor vial”.*

Así, dicha norma brinda a los municipios la posibilidad de proveer infraestructura de alumbrado público en los corredores viales, con el objetivo de mejorar la seguridad y el servicio para la población. En tal sentido, desde cada entidad adscrita y concesionario vial, se pueden generar espacios de acercamientos con los gobiernos municipales para validar esta posibilidad. Es importante destacar que, cada contrato de concesión en los proyectos viales 4G contiene obligaciones particulares, las cuales pueden, o no, incluir la iluminación de los tramos viales.

Finalmente, necesariamente, la iluminación se encuentra establecida en los contratos de los proyectos que involucran la construcción de túneles, donde es indispensable contar con esta estructura. Sin embargo, incluir la iluminación en tramos donde no estaba inicialmente prevista, implica una modificación a las condiciones originalmente pactadas y, por ende, la necesidad de obtener recursos adicionales no contemplados en la

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20241080380281

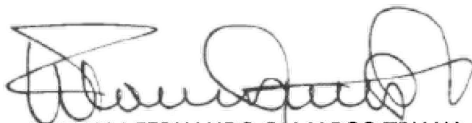


09-04-2024

estructuración inicial del contrato. Esto se debe a que cada proyecto tiene necesidades específicas detectadas durante su estructuración y ejecución.

En los anteriores términos damos respuesta a su comunicación, no sin antes indicar que este Ministerio esta presto a atender cualquier inquietud adicional que se presente.

Cordialmente,




WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA
Ministro de Transporte

Anexos: Radicados Nos. 20241080370271 y 20241080370591


Aprobó: Maria Constanza García Alicastro- Viceministra de Infraestructura 


Revisó: Claudia Helena Álvarez Sanmiguel. Asesora Despacho Ministro de Transporte 

Yadira Cienfuegos. Asesora Despacho Ministro de Transporte

Ana Maria Almanza Velásquez. Asesora Viceministerio de Infraestructura 

Elaboró: Jorge Enrique Ramírez Hernández. Asesor Viceministerio de Infraestructura 

Gomer Gildardo Pulido Guio. Asesor Viceministerio de Infraestructura 

Elizabeth Marín Ospina. Asesor Viceministerio de Infraestructura 

Maria Alejandra Onzaga. Oficina Enlace Congreso 