SEGUIMIENTO A PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

CÁMARA COLOMBIANA DE LA INFRAESTRUCTURA

INFORME
DIRECCIÓN TÉCNICA

CORREDORES PRIORITARIOS PARA LA PROSPERIDAD

Bogotá D.C., Marzo de 2013

TABLA DE CONTENIDO

	Página
1. INTRODUCCIÓN	1
2. ANTECEDENTES	2
3. CORREDORES PRIORITARIOS PARA LA PROSPERIDAD	4
3.1. PLAN DE INVERSIONES	6
3.2. CONSIDERACIONES TÉCNICAS	8
4. ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL	9
5. CONCLUSIONES	10
ANEXO 1	**12**
TRANSVERSAL DE BOYACÁ	13
TRANSVERSAL DEL CUSIANA	15
ANCÓN SUR PRIMAVERA	17
TRANSVERSAL DEL CARARE	20
CORREDOR DE LAS PALMERAS	22
TRONCAL CENTRAL DEL NORTE	24
TRANSVERSAL DEL LIBERTADOR	26
TRONCAL MEDELLÍN QUIBDÓ	29
TRANSVERSAL CENTRAL DEL PACÍFICO	32
TRANSVERSAL CAFETERA CORREDOR HONDA - MANIZALES	34
ANILLO DEL MACIZO COLOMBIANO	37
CORREDOR DEL SUR	39
MARGINAL DE LA SELVA	42
VILLAGARZÓN SAN JOSÉ DEL FRAGUA	45
ALTOS DE ZARAGOZA - CISNEROS	48
PUENTE DE HONDA	51

INDICE DE TABLAS

	Página
Tabla 1. Corredores priorizados para desarrollarse en Etapa 1 – "Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad	3
Tabla 2. Modificaciones CONPES 3553	3
Tabla 3. Metas e indicadores del "Programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad"	5
Tabla 4. Corredores Prioritarios para la Prosperidad	5
Tabla 5. Vigencias futuras excepcionales	6
Tabla 6. Actualización vigencias futuras excepcionales	7
Tabla 7. Presupuesto oficial -vs- Valor contratado "Corredores Prioritarios para la Prosperidad"	8

CORREDORES PRIORITARIOS PARA LA PROSPERIDAD

1. INTRODUCCIÓN

Históricamente, la debilidad del crecimiento potencial de nuestro país ha estado asociada en gran parte, al rezago en la provisión de bienes públicos esenciales, como la infraestructura. En este sentido, el desarrollo de la infraestructura de transporte constituye un sector estratégico de crecimiento, generando empleo, dinamizando la economía, fortaleciendo la competitividad del sector productivo en los mercados internacionales, y mejorando la disponibilidad, calidad, y precio de los bienes y servicios que se producen en el país.

El mejoramiento de la capacidad de la infraestructura vial es un importante aporte al fortalecimiento de la competitividad, por lo cual es necesario impulsar la consolidación de corredores que soporten carga de comercio exterior y que conecten los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos, aeropuertos y pasos de frontera. La estrategia prevista en el Plan Nacional de Desarrollo "Prosperidad para Todos" para el sector transporte, busca garantizar infraestructura y servicios de transporte y logística, que procure el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad e intermodalidad para garantizar la conectividad entre los centro de producción y de consumo, con el fin de lograr un crecimiento sostenido, basado en una economía más productiva, más innovadora y por ende más competitiva.

Teniendo en cuenta que más del 80% de la carga que se transporta en el país emplea el modo carretero, en las últimas décadas se ha hecho más evidente que el sistema vial presenta debilidades. Por una parte su orientación, que históricamente ha sido en sentido longitudinal, ha representado una débil articulación de la red y un bajo nivel de intervención en vías estratégicas en sentido transversal, limitando la competitividad y la accesibilidad de las regiones a la red troncal.

Igualmente, a pesar de los esfuerzos realizados para desarrollar esquemas de construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento para fortalecer la red vial existente, y de las múltiples reformas institucionales y de los recursos destinados al sector especialmente en los últimos años, el país aún presenta un importante atraso en infraestructura.

Adicionalmente, las implicaciones del cambio climático sobre la infraestructura de transporte, han demandado el desarrollo de estrategias de alto impacto para atender las emergencias y garantizar soluciones definitivas de los puntos en los cuales recurrentemente la red vial se ha visto afectada por diversos fenómenos como: crecientes, derrumbes, movimiento en masa o inundaciones.

De esta manera, la prioridad del Gobierno Nacional debe ser superar el rezago de décadas en la que se encuentra la infraestructura de transporte en Colombia, en términos de cantidad y calidad. Sin olvidar los importantes avances que se han registrado en la construcción de infraestructura vial, es importante señalar que la inversión con destino a la construcción, mejoramiento y mantenimiento vial ha sido insuficiente frente a la movilización de pasajeros y carga, por lo tanto, en este momento es necesario fortalecer la gerencia adecuada de los programas y proyectos en ejecución, acompañada de una importante gestión de apropiaciones presupuestales acordes con el crecimiento esperado de la economía en los próximos años.

Para cumplir con los retos previstos en el Plan Nacional de Desarrollo, el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte y, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), ha formulado una serie de estrategias para este cuatrienio, que están enfocadas principalmente al desarrollo de la infraestructura vial, y donde vale la pena resaltar: (i) Construcción y mejoramiento de grandes proyectos de conectividad; (ii) Construcción de infraestructura binacional; (iii) Construcción y mejoramiento de corredores prioritarios para la prosperidad; (iv) Mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento óptimos en la red vial principal; y, (v) Caminos para la prosperidad y desarrollo regional, este último, diseñado para atender las necesidades de la red terciaria del país.

En el siguiente informe se presentará un análisis del "Programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad", que se originó con el propósito de mejorar la conectividad transversal de la configuración vial del país y garantizar la accesibilidad regional, y culminar las metas previstas en el anterior "Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad".

2. ANTECEDENTES

El Gobierno Nacional, con el propósito de mejorar la configuración vial de sus carreteras, ratificó la estrategia del Plan Nacional de Desarrollo del gobierno anterior que se denominaba "Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad", y los denominó "Corredores Prioritarios para la Prosperidad", manteniendo la priorización de los corredores que había sido establecida en los documentos CONPES 3536 de 2008, donde se asignaban recursos a 19 corredores, y el CONPES 3553 de 2008, por el cual se decide ejecutar el corredor del Pacífico, para completar un total de 20 corredores priorizados.

En el documento CONPES 3536 de 2008 se resaltó la estrategia del Gobierno Nacional, contenida en el Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010 "Estado Comunitario: Desarrollo para Todos", relacionada con el fortalecimiento de la red vial de carreteras que alimentan los corredores de comercio exterior, consolidados en gran medida en el eje norte – sur del país a través de vías troncales[1].

Dentro de la mencionada red vial, se identificaron 38 corredores viales que cumplen con una labor primordial en los procesos de producción, comercialización de productos, e integración regional y nacional, y para su desarrollo se implementó el Programa: "Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad", que tenía como objetivo principal, consolidar en un período de 10 años (comprendidos entre los años 2007 y 2016) una red de transporte articulada y eficiente, que contribuyera al logro de una mayor competitividad, impacto y productividad de las regiones del país. La estructuración, priorización y orden de ejecución de cada uno de los tramos a intervenir, quedó en cabeza del Ministerio de Transporte, en coordinación con el INVIAS.

El documento CONPES 3536 de 2008 priorizó 19 tramos para su ejecución en una primera etapa, que comprende los años 2008 – 2013 (Ver tabla 1). De igual forma, el documento CONPES 3553 de 2008, con el fin de apoyar el desarrollo del departamento del Chocó, dispuso la modificación al Documento CONPES 3536, en el sentido de señalar que de los $130.000 millones asignados a la Transversal Medellín – Quibdó, tramo Ciudad Bolívar – La Mansa – Quibdó, se destinaran $60.000 millones para el mejoramiento, mantenimiento y pavimentación sobre 62 Km de la Transversal

[1] Documento CONPES 3536 "Importancia estratégica de la Etapa 1 del Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad". Julio 18 de 2008

Central del Pacífico, en su tramo Playa de Oro - Mumbú - Santa Cecilia - Pueblo Rico como se presenta en la Tabla 2.

Tabla 1. Corredores priorizados para desarrollarse en Etapa 1
"Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad"

CORREDOR		TRAMO
1	Transversal de la Macarena	San Juán de Arama – La Uribe – Colombia – Baraya
2	Transversal Cafetera	Honda - Manizales
3	Corredor del Sur	San Miguel - Santa Ana
4	Marginal de la Selva	S. José del Fragua – Florencia - S. Vicente del Caguán
5	Corredor del Paletará	Popayán – Paletará - Isnos
6	Transversal del Libertador	La Plata - Valencia - Inza - Totoró – Popayán
7	Troncal Norte de Nariño	Buesaco- El Empate- La Unión – Higuerones
8	Anillo del Macizo Colombiano	Rosas – La Sierra – La Vega – Santiago – Bolívar – La Lupa
9	Transversal del Carare	Cimitarra - Landázuri - Vélez
10	Transversal de Boyacá	Pto. Boyacá - Dos y Medio - Otanche – Borbur - Pauna - Chiquinquirá
11	Transversal del Cusiana	El Crucero - Toquilla - Aguazul (El Crucero - Aquitania)
12	Transversal del Sisga	El Sisga - Machetá – El Secreto
13	Troncal Central del Norte	La Palmera - Málaga – Presidente
14	Carretera de la Soberanía	La Lejía - Saravena
15	Transversal Medellín – Quibdó	Ciudad Bolívar – La Mansa – Quibdó
16	Troncal del Nordeste	Vegachí – Segovia - Zaragoza
17	Corredor de las Palmeras	Fuente de Oro - San José del Guaviare
18	Doble Calzada Bucaramanga – Cúcuta	Bucaramanga - Pamplona
19	Doble Calzada Bogotá – Buenaventura	Loboguerrero – Cisneros

Fuente: CONPES 3536

Tabla 2. Modificaciones CONPES 3553

CORREDOR		TRAMO
1	Transversal Medellín – Quibdó	Ciudad Bolívar – La Mansa – Quibdó
2	Vía Transversal Central del Pacífico	Playa de Oro – Mumbú – Santa Cecilia – Pueblo Rico

Fuente: CONPES 3553

Por tanto, el "Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad" quedó conformado con un total de 20 corredores en su primera fase, y de acuerdo con esta estructura, el INVIAS suscribió los contratos para realizar los estudios y diseños, la gestión social, predial, ambiental, el mejoramiento y/o la construcción de los proyectos que formaban parte del programa. Dentro de esta Etapa 1, se contempló la intervención de 1.509 Km de vía nacional y 203Km de red secundaria (construcción de 153 Km de segunda calzada), rehabilitación de 373 Km, así como el mejoramiento y pavimentación de 983 Km de vía existente, distribuidos en los 20 corredores priorizados, hasta por un valor de $2.5 billones de 2008, con un programa de inversiones entre 2009 y 2013.

Sin embargo, de acuerdo con los avances reportados, resultado del análisis y seguimiento físico – financiero de los proyectos, el Ministerio de Transporte y el INVIAS plantearon la reprogramación de los recursos de vigencias futuras autorizados, con el fin de armonizar la ejecución física con el presupuesto asignado (adelantar o desplazar inversiones manteniendo los actuales montos de los contratos). Para lo cual el CONFIS en el año 2011 dio aval para la modificación del plan de inversiones previsto en los documentos CONPES 3536 y 3553 de 2008, y se formalizó el nuevo documento CONPES 3706 en 2011.

Dicho documento CONPES declaró la importancia estratégica del "Programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad" con el propósito de dar continuidad al programa de acuerdo con las políticas del Gobierno Nacional, señaladas en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014. Por otra parte, además de los 20 corredores relacionados anteriormente, en el CONPES 3706 se incluyó el corredor vial "Doble calzada Buga – Buenaventura", que comprende los sectores Loboguerrero - Cisneros, Cisneros - Triana - Altos de Zaragoza, y Altos de Zaragoza - Citronela, debido a la importancia del corredor Bogotá - Buenaventura para la conexión del centro del país con el principal puerto marítimo.

De esta manera, dado que en la etapa de estudios y diseños Fase III fue posible determinar las cantidades de obra reales, y establecer que no era posible ejecutar las metas físicas contratadas con cargo a los recursos inicialmente previstos para el Programa, es decir, que solo podrían llegar al 40% de las metas estimadas, se decide adicionar recursos al mismo y establecer una estrategia contractual que permitiera su ejecución.

3. CORREDORES PRIORITARIOS PARA LA PROSPERIDAD

Una vez expedido el documento CONPES 3706, el Gobierno Nacional en el marco del "Programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad", a través del INVIAS, priorizó y adjudicó 16 contratos de obra pública (más los correspondientes contratos de interventoría) para desarrollar proyectos en 15 departamentos con una inversión estimada en $2.4 billones.

Estos corredores que apuntan al desarrollo competitivo de las regiones, traerán grandes beneficios entre los que se destacan, una reducción considerable en los tiempos de viaje entre los centros de producción y los principales puertos del país; el fortalecimiento de las cadenas de producción asociadas al turismo y al transporte de carga; el mejoramiento de las vías en las zonas de frontera, lo que permitirá un mejor flujo de intercambio comercial con países vecinos como Ecuador y Venezuela, y unas mejores condiciones de operación y seguridad en las vías nacionales.

Importantes ejemplos de estas ejecuciones son los proyectos de la Transversal del Libertador, entre los departamentos del Cauca y Huila; la Transversal del Carare, en Santander; y, la Transversal de Boyacá, corredores que permitirán la conexión entre el suroccidente y la costa pacífica, y entre el oriente y el Atlántico colombiano.

En las siguientes tablas se enumeran las metas, indicadores y la relación de los proyectos priorizados. Igualmente, el detalle de la adición de recursos por valor de $3.6 billones para la ejecución del Programa se presenta en la Tabla 4.

Tabla 3. Metas e indicadores del "Programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad"

INDICADOR	META
Construcción (Km)	36
Pavimentación (Km)	718
Puentes (No.)	63
Rehabilitación (Km)	57
Túneles (No.)	4

Fuente: Subdirección Red Nacional - INVIAS

Tabla 4. Corredores Prioritarios para la Prosperidad

No.	NOMBRE	TRAMO	NUEVOS RECURSOS (Aprobación CONFIS)
1	DOBLE CALZADA BUCARAMANGA CÚCUTA	Bucaramanga – Cuestaboba	$108.500
2	CORREDOR DEL SUR	San Miguel - Santa Ana	$221.600
3	MARGINAL DE LA SELVA	San José del Fragua - San Vicente del Caguán – Puerto Arturo	$257.700
4	ANILLO DEL MACIZO COLOMBIANO	Rosas - San Sebastián - Bolivar - La Lupa	$99.000
5	TRONCAL NORTE DE NARIÑO	El Empate – Higuerones	$32.500
6	TRONCAL CENTRAL DEL NORTE	La Palmera – Málaga – Presidente	$193.000
7	TRANSVERSAL DEL LIBERTADOR	Popayán - La Plata	$322.400
8	TRANSVERSAL DE BOYACÁ	Puerto Boyacá – Chiquinquirá	$248.800
9	TRANSVERSAL MEDELLÍN QUIBDÓ	Quibdó - Ciudad Bolivar	$274.500
10	TRANSVERSAL CENTRAL DEL PACÍFICO	Tadó – Mumbú - Santa Cecilia - Pueblo Rico - Apía - La Virginia	$284.200
11	TRANSVERSAL CAFETERA	Manizales – Fresno	$182.700

No.	NOMBRE	TRAMO	NUEVOS RECURSOS (Aprobación CONFIS)
12	TRANSVERSAL DEL CUSIANA	Aquitania - El Crucero – Aguazul	$79.000
13	TRONCAL DEL NORDESTE	El Tigre – Zaragoza	$38.500
14	TRANSVERSAL DEL CARARE	Cimitarra – Landázuri	$103.525
15	CORREDOR DE LAS PALMERAS	San José del Guaviare - Fuente de Oro	$49.500
16	BOGOTÁ - BUENAVENTURA	Loboguerrero – Cisneros	$291.600
17	BOGOTÁ - BUENAVENTURA	Citronela - Altos de Zaragoza	$159.000
18	BOGOTÁ - BUENAVENTURA	Altos de Zaragoza - Triana – Cisneros	$249.575
19	VILLAGARZÓN - SAN JOSÉ DEL FRAGUA	Villa Garzón - San José del Fragua	$135.000
20	ANCON SUR – PRIMAVERA	Ancón Sur – Primavera	$227.000
21	PUENTE DE HONDA	Puente de Honda	$43.000

Fuente: CONPES 3706
Nota: ☐ Se resaltan los 16 corredores que posteriormente fueron contratados en el marco del "Programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad"

3.1. PLAN DE INVERSIONES

Revisadas las necesidades presupuestales para la terminación del Programa, por parte del Ministerio de Transporte y el INVIAS, inicialmente se establecieron requerimientos para los 21 corredores por un valor total de $4.3 billones de pesos constantes de 2011[2].

El CONFIS en las sesiones del mes de octubre de 2011, dio aval fiscal por valor de $3.3 billones de pesos constantes de 2011 y que corresponde al flujo de las vigencias futuras en pesos corrientes que se presenta en la Tabla 5, para que el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías continuaran con los trámites ante las instancias competentes de declaratoria de importancia estratégica y de vigencias futuras para la ejecución del programa durante las vigencias 2012 – 2016.

Tabla 5. Vigencias futuras excepcionales

	VIGENCIA 2012	VIGENCIA 2013	VIGENCIA 2014	VIGENCIA 2015	VIGENCIA 2016
PESOS ($)	400.000.000.000	1.000.000.000.000	1.300.000.000.000	600.000.000.000	300.000.000.000
PESOS ($) ACUMULADO	**400.000.000.000**	**1.400.000.000.000**	**2.700.000.000.000**	**3.300.000.000.000**	**3.600.000.000.000**

Fuente: Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS)

[2] Documento CONPES 3706 "Importancia estratégica del programa "Corredores Prioritarios para la Prosperidad". Octubre 31 de 2011

En diciembre de 2011 el Instituto Nacional de Vías presentó al CONFIS la solicitud de autorización de cupo para la asunción de obligaciones con cargo a las apropiaciones de vigencias futuras excepcionales del presupuesto de gasto de inversión (ver Tabla 5), para el Programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad, solicitud que fue aprobada para que se continuaran con las obras de construcción, mejoramiento y mantenimiento del "Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad", en los términos previstos por el Documento CONPES 3706 de 2011.

Estos recursos avalados fiscalmente por el CONFIS permitirían la culminación de 19 de los 21 corredores que hacen parte de este programa. Los corredores: Vegachí – Segovia - Zaragoza, y Bucaramanga – Pamplona no se terminaran con estos recursos, puesto que presentan niveles de complejidad técnica que a pesar de tener estudios y diseños fase III, no permiten determinar una decisión definitiva sobre la oportunidad de las obras diseñadas.

El primero de ellos, Vegachí – Segovia - Zaragoza, requería una definición de su alcance respecto al proyecto de Concesión Autopistas de la Montaña, dado que sus especificaciones técnicas y nivel de servicio quedan revaluadas en términos de la doble calzada que se construiría como parte del mencionado proyecto de concesión. Para el segundo corredor, Bucaramanga – Pamplona, luego del impacto generado por la Ola Invernal y el Fenómeno de la Niña, se determinó que los estudios y diseños existentes no son una solución definitiva a los problemas de inestabilidad generados por la condición geotécnica y la variabilidad climática, lo que hace necesario el replanteamiento de su diseño con estructuras especiales tales como túneles y viaductos.

Con relación a los dos tramos que hacen parte del corredor Buga – Buenaventura (Loboguerrero – Cisneros y Citronela – Altos de Zaragoza), el INVIAS informó en su momento, que saldrían a licitación en una etapa posterior.

En este sentido, se estableció que el Ministerio de Transporte y el INVIAS podía presentar los ajustes al Programa, mediante la priorización de proyectos y metas físicas, con sujeción al presupuesto y plan de inversiones aprobado. En el caso que INVIAS requiriera reprogramar nuevamente las vigencias futuras del programa, de acuerdo con lo señalado en el parágrafo del artículo 34 de la Ley 1420 de 2010, no requeriría de un nuevo documento CONPES, en cuanto las reprogramaciones tengan origen exclusivamente en ajustes financieros del monto, y no estén asociadas a la provisión de bienes o servicios adicionales a los previstos inicialmente.

De esta manera, de acuerdo con la priorización de los 16 proyectos, las vigencias se ajustaron de la siguiente forma:

Tabla 6. Actualización vigencias futuras excepcionales

VIGENCIAS	CONSTRUCCIÓN	MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO	TOTAL
2012	$ 53.000.000.000	$ 179.500.000.000	**$ 232.500.000.000**
2013	$ 140.000.000.000	$ 302.075.000.000	**$ 442.075.000.000**
2014	$ 148.500.000.000	$ 794.300.000.000	**$ 942.800.000.000**
2015	$ 77.400.000.000	$ 475.100.000.000	**$ 552.500.000.000**

VIGENCIAS	CONSTRUCCIÓN	MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO	TOTAL
2016	$ 17.175.000.000	$ 252.825.000.000	**$ 270.000.000.000**
	$ 436.075.000.000	**$ 2.003.800.000.000**	**$ 2.439.875.000.000**

Fuente: Departamento Nacional de Planeación (DNP)

Y es así que entre los meses de abril y mayo de 2012, se adjudicaron los 16 contratos en el marco de un proceso transparente y plural donde participaron 195 oferentes (76 nacionales y 19 internacionales). Los valores para cada corredor se presentan a continuación:

Tabla 7. Presupuesto oficial -vs- Valor contratado "Corredores Prioritarios para la Prosperidad"

No.	PROYECTO	TOTAL	
		PPTO OFICIAL	VR. CONTRATADO
1	TRANSVERSAL MEDELLÍN QUIBDÓ	$ 274.499.979.752	$ 265.540.345.650
2	TRANSVERSAL CENTRAL DEL PACÍFICO	$ 264.999.699.850	$ 256.912.080.611
3	TRANSVERSAL DEL LIBERTADOR	$ 254.399.832.578	$ 243.453.533.534
4	MARGINAL DE LA SELVA	$ 203.499.949.192	$ 197.681.621.057
5	ANCÓN SUR PRIMAVERA	$ 184.999.972.995	$ 179.357.174.494
6	ALTOS DE ZARAGOZA - CISNEROS	$ 247.899.422.641	$ 241.069.489.942
7	TRANSVERSAL DE BOYACÁ	$ 175.521.742.605	$ 161.642.202.521
8	VILLA GARZÓN SAN JOSÉ DEL FRAGUA	$ 134.999.873.937	$ 123.917.592.839
9	TRANSVERSAL CAFETERA	$ 135.095.210.094	$ 106.382.860.902
10	TRONCAL CENTRAL DEL NORTE	$ 128.000.000.000	$ 124.492.911.076
11	TRANSVERSAL DEL CARARE	$ 80.999.943.885	$ 78.592.885.315
12	CORREDOR DEL SUR	$ 114.999.695.098	$ 112.001.605.178
13	ANILLO DEL MACIZO COLOMBIANO	$ 62.999.000.000	$ 60.595.000.000
14	TRANSVERSAL DEL CUSIANA	$ 32.970.000.000	$ 31.959.612.273
15	CORREDOR DE LAS PALMERAS	$ 24.000.000.000	$ 23.276.882.234
16	PUENTE DE HONDA	$ 43.000.000.000	$ 41.361.366.080
		$ 2.362.884.322.627	**$ 2.248.237.163.706**

Fuente: Instituto Nacional de Vías (INVIAS)

En referencia al avance financiero de cada uno de los proyectos, en el Anexo 1, se detallarán uno a uno las particularidades de cada contrato.

3.2. CONSIDERACIONES TÉCNICAS

Es muy significativo indicar que para el desarrollo del "Programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad", contractualmente se dispuso que tanto las metas físicas (tramos), los estudios,

diseños, las licencias ambientales, etc., debían ser cedidas por los contratistas de los Corredores de Competitividad, trámites que actualmente se están adelantando.

Por otra parte, es pertinente citar, que durante la elaboración de los estudios y diseños del programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad, se vio la necesidad de modificar en algunos tramos que originalmente se habían previsto en concreto hidráulico, a pavimento flexible debido a que son sectores que se caracterizan por ser sitios de inestabilidad geológica o zonas de páramos, como es el caso de algunos sectores de la Transversal del Carare, la Doble Calzada Bucaramanga – Cúcuta y la Troncal Central del Norte, entre otros proyectos, que se comportan mejor con este tipo de pavimento. Es importante resaltar que en otros corredores que se han ejecutado con pavimento rígido han arrojado buenos resultados, como es el caso de la Transversal Medellín - Quibdó, la Transversal Central del Pacífico y el Corredor de las Palmeras.

De esta manera, para la ejecución del "Programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad", en cada uno de los contratos se adoptó la posibilidad de recomendar modificaciones al sistema constructivo de pavimentación justificando técnica y económicamente las decisiones de la carpeta de rodadura adoptada.

Por último, teniendo en cuenta que durante la ejecución de los contratos del "Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad" aparecieron nuevos sitios críticos a raíz de la ola invernal 2010 - 2011, fue necesario realizar los estudios y diseños correspondientes, y programar su ejecución para dar solución definitiva. Las entregas de los productos correspondientes a las actualizaciones de los estudios y diseños, han impactado el inicio de estos nuevos proyectos (donde aplique), ya que el proceso de revisión no se ha iniciado en las fechas establecidas según los contratos.

4. ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL

Con el fin de detallar las particularidades de cada uno de los proyectos que hacen parte del "Programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad", en el Anexo 1 se relaciona toda la información contractual y el estado de avance de los 16 corredores.

5. CONCLUSIONES

Resultado de la información recopilada por la Dirección Técnica de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, a continuación reseñamos las principales conclusiones y recomendaciones sobre los aspectos más relevantes del presente informe:

- En referencia específica a la evaluación del estado de ejecución con corte al primer trimestre del año 2013, el cumplimiento del "Programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad" y sus metas puede verse afectado por diferentes circunstancias:

  - La ejecución de la vigencia 2012, en términos generales no se desarrolló con la celeridad que se había previsto en los cronogramas de los proyectos, impactando la ejecución del programa de inversión. Si bien los contratos fueron adjudicados entre los meses de abril y mayo del año 2012, el proceso de legalización de los mismos y la etapa de pre-construcción prevista en ellos (30 días), retrasó las inversiones programadas además de las dificultades propias por cuenta de, entre otros, los trámites de cesión de los estudios, diseños, licencias y permisos.

  - Teniendo en cuenta que durante la ejecución de los contratos del Programa "Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad" aparecieron nuevos puntos críticos a raíz de la ola invernal 2010 - 2011, fue necesario realizar los estudios y diseños correspondientes, con el fin de garantizar una solución definitiva.

    Las entregas de los estudios y diseños asociados a estos puntos críticos, han impactado el inicio de algunos de los nuevos proyectos, ya que los contratistas no han podido adelantar el proceso de revisión de acuerdo con los cronogramas de sus contratos.

  - Los proyectos también reportan retrasos en el inicio de ejecución de obra física, sustentados en las demoras con los trámites de permisos ambientales, las consultas previas, y la expedición de las autorizaciones para la explotación de fuentes de materiales. Estos problemas se han hecho reiterativos en casi la totalidad de los proyectos. A este respecto, es importante resaltar el apoyo y asesoría permanente que ha prestado la Subdirección de la Red Nacional de Carreteras y la Subdirección de Medio Ambiente y Gestión Social del INVIAS, en todos los trámites correspondientes a la gestión social, ambiental y predial de los proyectos.

  - En la última reunión de seguimiento al programa que organizó el Instituto en el mes de marzo, una de las preocupaciones manifiestas, fue la demora en el trámite de la facturación, que en consecuencia afecta la ejecución del programa de inversión de los proyectos. El INVIAS hizo un llamado para la adecuada coordinación entre contratistas e interventores, para agilizar el trámite de facturación, gestionando oportunamente las actas ante el Instituto.

  - La CCI llama la atención sobre la oportuna evaluación que debe realizar el INVIAS, en referencia a las solicitudes de traslado que han hecho los contratistas por valor aproximado de $290.000 millones, recursos que hacen parte de la vigencia 2014.

Esta es una importante decisión, ya que de acuerdo con los resultados de la ejecución de cada uno de los corredores, y teniendo en cuenta que la reserva presupuestal de 2012, más los recursos asignados en 2013 suman más de $ 600.000 millones, es poco factible que se logre ejecutar la totalidad de los mismos. En este momento los resultados del Programa reportan una ejecución del 2,90%, frente a un 5,80% programado.

- Se destacan 3 de los 16 corredores que superan las metas programadas: la Transversal del Carare, la Troncal Central del Norte y el Corredor de las Palmeras. Por otra parte, debe alertarse sobre los problemas que se presentan en la Transversal del Libertador, Altos de Zaragoza – Cisneros y, el Puente de Honda, donde no ha sido posible iniciar actividades, por cuenta de demoras en trámites de licenciamiento, procesos de consultas previas, permisos para explotación de fuentes de materiales, etc.

- Considerando que nuestro país se encuentra en un proceso de apertura a los mercados internacionales, eliminar los cuellos de botella en infraestructura de transporte debe ser sin duda una prioridad para el Gobierno Nacional. Por esta razón, para la CCI, es imperativo que el Ministerio de Transporte concentre sus esfuerzos en eliminar las barreras tradicionales que han dificultado el normal desarrollo de los proyectos: adquisición predial, consultas previas, licenciamiento ambiental, permisos para explotación de fuentes de materiales, interferencias de redes de servicios públicos, entre otros.

ANEXO 1

TRANSVERSAL DE BOYACÁ		
DEPARTAMENTO		Boyacá
TRAMO		Puerto Boyacá – Dos y Medio – Otanche - Chiquinquirá
BENEFICIO ESTRATÉGICO		Es un corredor muy importante para el transporte de carbón y acero del norte de Cundinamarca y Boyacá. Comunica la Marginal de la Selva con la Troncal del Magdalena generando la interconexión entre la Orinoquía y el río Magdalena.
METAS	**Fase 1**	31.8 Km (Pavimento)
	Fase 2	80 Km (Pavimento)
	Total	118.8 Km (Pavimento)

Localización

Fuente: INVIAS

Información contractual

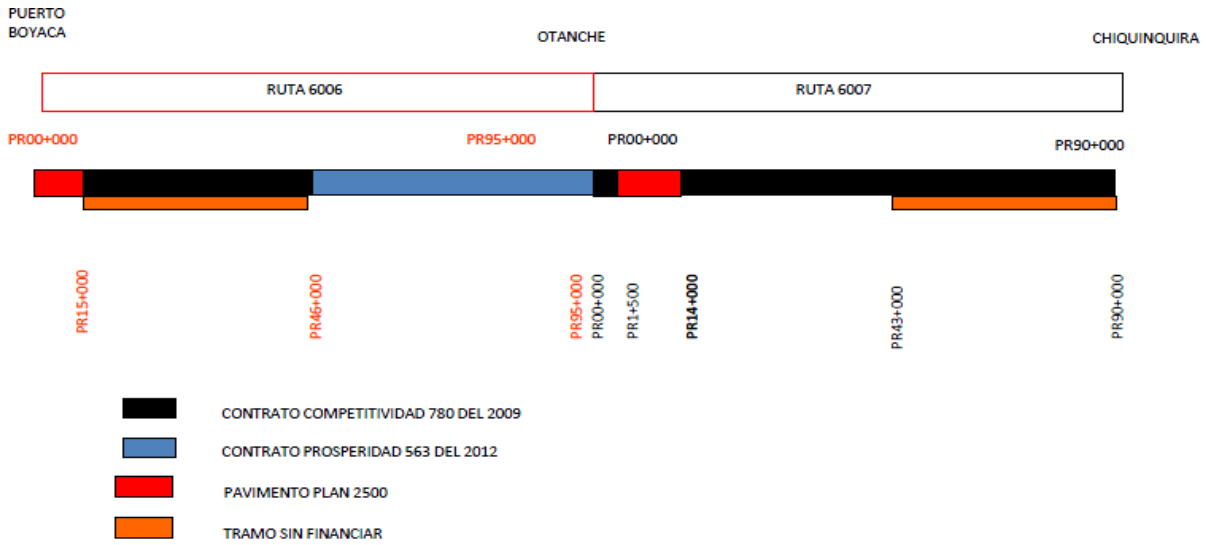
CONTRATO DE OBRA	563 de 2012
CONTRATISTA	CONSORCIO PARA LA PROSPERIDAD CONPROS
COMPOSICIÓN	CBPO ENGENHARIA LTDA. PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A.
VALOR DE CONTRATO	$ 154.280.297.291
PLAZO	48 meses
ORDEN DE INICIO	30 de julio de 2012
FECHA DE TERMINACIÓN	30 de julio de 2016
CONTRATO DE INTERVENTORÍA	628 de 2012
INTERVENTOR	DISEÑO Y GERENCIA DE PROYECTOS SAS
VALOR DE CONTRATO	$ 7.361.905.230
PLAZO	49 meses

Avance (mar-2013)

ALCANCE	TOTAL
ESTUDIOS Y DISEÑOS (%)*	100
Km MANTENIDOS	55
Km EXPLANADOS	5

(*) Los estudios y diseños se están ajustando de acuerdo con los cambios presentados por la ola invernal

Detalle alcance del proyecto (Tramos Fase I y Fase II)



Fuente: INVIAS

Aspectos importantes de la ejecución

- En referencia a los estudios y diseños que se realizaron en el año 2008, se han llegado a importantes acuerdos, ya que no fueron entregados en su totalidad porque era necesario ajustarlos y complementarlos de acuerdo con las condiciones que se originaron por la ola invernal. Paralelamente el contratista ha adelantado actividades de mantenimiento.
- Como parte de la Gestión Social que adelanta el contratista, se están realizando actividades de socialización con las comunidades que habitan la zona de influencia del proyecto.
- El contratista ha presentado 5 solicitudes para autorización de explotación de fuentes materiales que llevan aproximadamente 9 meses en trámite, demora que se ha generado por falta de personal técnico en la Secretaria de Minas. Igualmente, otros permisos solicitados ante CORPOBOYACÁ no han sido aprobados.
- De los 49 Km previstos para mejoramiento, se han ejecutado actividades en un total de 26 Km.
- En referencia al avance financiero del proyecto, se reporta una ejecución de $4.800 millones contra un valor programado de $10.000 millones; actualmente se está tramitando la reprogramación y un acta de modificación por ajuste. El contratista espera tramitar la solicitud para trasladar $10.000 millones de la vigencia 2014, al 2013.
- Se espera un avance importante a mitad de año, con la ejecución de un primer hito de 10 Km. En este primer semestre se realizarán actividades de ampliación de la vía y afirmado.

Registro fotográfico

ANTES

AHORA

Fuente: INVIAS

TRANSVERSAL DEL CUSIANA	
DEPARTAMENTO	Boyacá - Casanare
TRAMO	El Crucero - Aguazul
BENEFICIO ESTRATÉGICO	Desarrollará las regiones de la Orinoquía y el altiplano Cundiboyacense; operará como vía alterna a los Llanos Orientales. El ahorro en tiempo de viajes está estimado en 40 minutos.

Localización

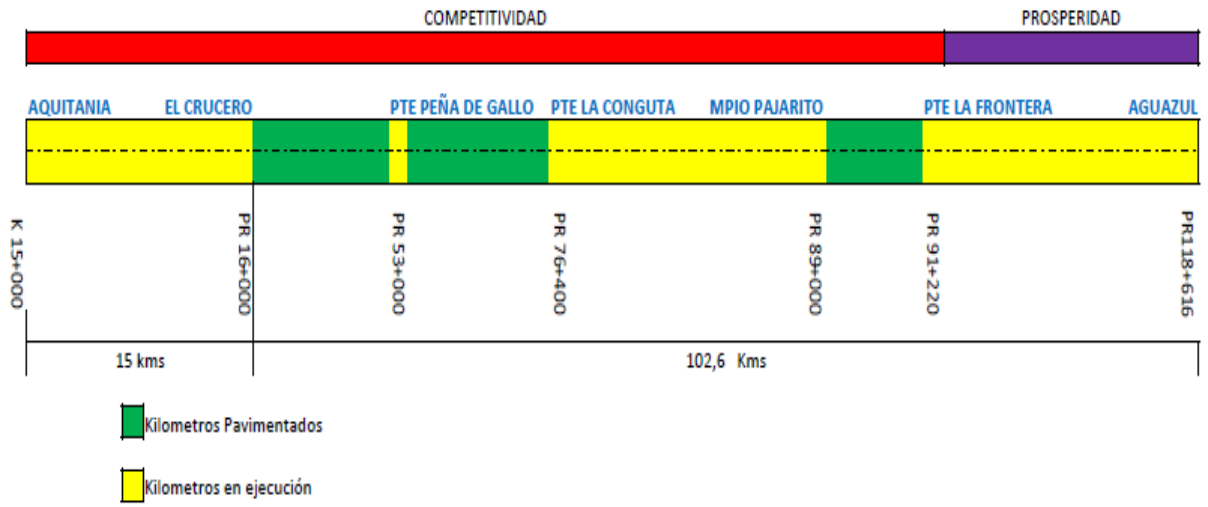
Fuente: INVIAS

Información contractual	
CONTRATO DE OBRA	546 de 2012
CONTRATISTA	CONSORCIO CORREDORES LAX 048
COMPOSICIÓN	TRADECO INFRAESTRUCTURA CONINSA RAMON H S.A. SP INGENIERIA SAS
VALOR DE CONTRATO	$ 29.059.612.273
PLAZO	15 meses
ORDEN DE INICIO	17 de agosto de 2012
FECHA DE TERMINACIÓN	16 de noviembre de 2013
CONTRATO DE INTERVENTORÍA	623 de 2012
INTERVENTOR	CONSORCIO INTERVENTORES PARA LA PROSPERIDAD
VALOR DE CONTRATO	$ 2.900.000.000
PLAZO	16 meses

Avance (mar-2013)

ALCANCE	TOTAL
ESTUDIOS Y DISEÑOS (%)	100
Km MANTENIDOS	2,78
Km ALCANCE MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN	15

Detalle alcance del proyecto (Tramos Fase I y Fase II)



Fuente: INVIAS

Aspectos importantes de la ejecución

- Actualmente se adelantan obras de drenaje y la atención de 13 puntos críticos. Sin embargo, el mayor problema durante la ejecución del proyecto se ha presentado con la dificultad de explotar material en la zona para conformar la estructura del pavimento, razón por la cual el contratista presentó una nueva propuesta de diseño de pavimento y se espera la reunión con la territorial de INVIAS para definir si se aprueba el nuevo diseño. Esta situación es crítica, ya que de no aprobarse, sería necesario transportar material a 120 Km de distancia, y de esta manera se reduciría la meta física del proyecto.
- En referencia a las fuentes de materiales, en este momento se está explotando una sola fuente, y para la segunda se está tramitando el permiso de explotación ante la ANLA.
- La fecha prevista de terminación del proyecto es el 16 de noviembre de este año. Sin embargo, de acuerdo con la situación expuesta anteriormente el proyecto ha sufrido un impacto importante en el avance financiero, ya que el 60% del valor del contrato corresponde al pavimento. Se presentó la propuesta, se complementaron los estudios y se espera la reunión del 20 marzo para resolver el tema.
- La interventoría reporta un avance de 7 Km, sobre un programado de 15 Km.
- En referencia al avance financiero del proyecto, se reporta una ejecución de $600 millones contra un valor programado de $4.000 millones. Es muy importante que el INVIAS apruebe la estructura de pavimento que previamente presentó el contratista, para iniciar el proceso constructivo en el mes de abril con dos plantas de asfalto que se dispondrán en la zona del proyecto.

Registro fotográfico

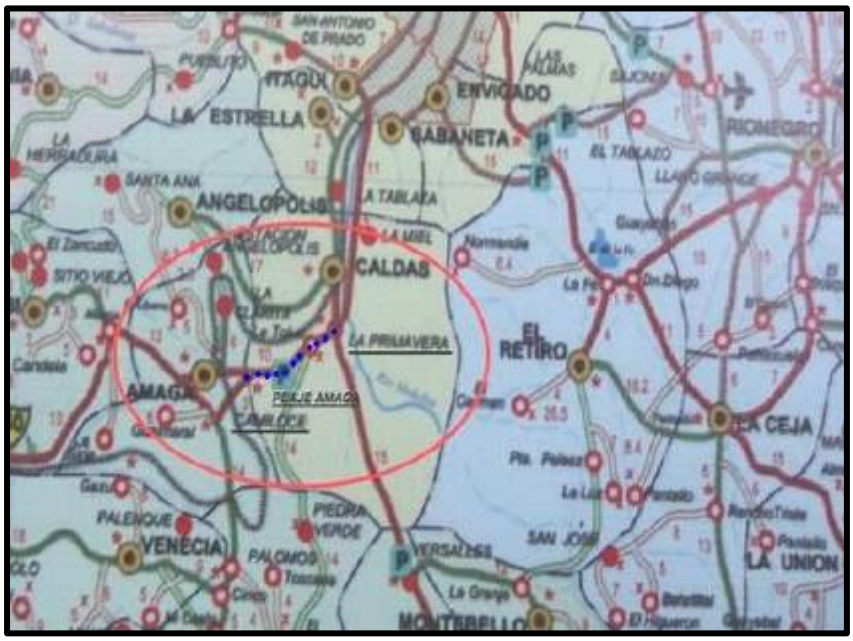
ANTES

Fuente: INVIAS

AHORA

ANCÓN SUR PRIMAVERA		
DEPARTAMENTO		Antioquia
TRAMO		Ancón Sur – Camilo C - Primavera
BENEFICIO ESTRATÉGICO		Favorece la conectividad del Valle de Aburrá con el Departamento del Chocó y el suroccidente del país.
METAS	**Fase 1**	10.2 Km (Segunda Calzada)
	Fase 2	13.1 Km (Segunda Calzada)
	Total	23.3Km (Segunda Calzada)

Localización



Fuente: INVIAS

Información contractual	
CONTRATO DE OBRA	541 de 2012
CONTRATISTA	CONSORCIO DESARROLLO VIAL CAMILO C
COMPOSICIÓN	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A. IECSA S.A. SUCURSAL COLOMBIA
VALOR DE CONTRATO	$ 174.626.285.935
PLAZO	27 meses
INICIO	03 de septiembre de 2012
FECHA ESTIMADA DE TERMINACIÓN	02 de diciembre de 2014
CONTRATO DE INTERVENTORÍA	664 de 2012
INTERVENTOR	CONSORCIO INTERVIAL 2012
VALOR DE CONTRATO	$ 4.730.888.559
INICIO	02 de agosto de 2012
FECHA ESTIMADA DE TERMINACIÓN	01 de diciembre de 2014

Alcance del proyecto

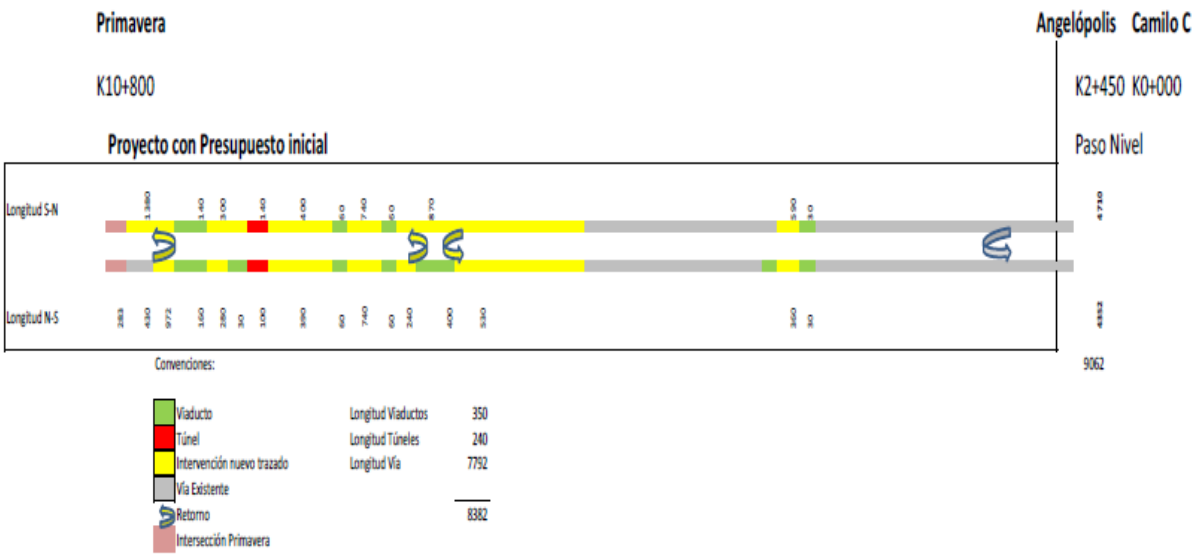
Grupo 1: Primavera (PR95+000) K10+800 – Paso Nivel (PR84+500) K02+800; Long: 8 Km.
Modificación de Licencia Ambiental y construcción de la segunda calzada (incluye gestión social, predial y ambiental).

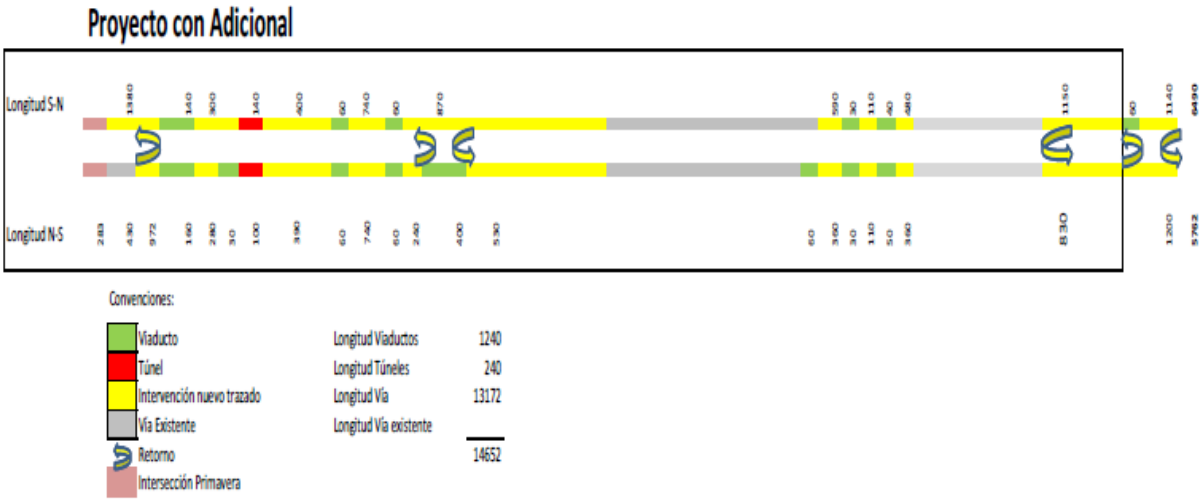
SECTOR 1	(PR94+800 Primavera – PR93+800)
SECTOR 2	(PR93+800 – PR91+800)
SECTOR 3	(PR91+800 – PR90+000)
SECTOR 4	(PR90+000 – PR88+100)
SECTOR 5	(PR88+100 – PR86+000)
SECTOR 6	(PR86+000 – PR84+500 Paso nivel)

Grupo 2: Paso nivel (PR84+000) K02+800 – Camilo C (PR81+900) K00+000; Long: 2.8 Km.

SECTOR 7	(PR84+500 – PR81+900 Camilo C)

Detalle alcance del proyecto





Fuente: INVIAS

Aspectos importantes de la ejecución
- Entre los meses de septiembre y diciembre de 2012 se evaluaron los diseños entregados; sin embargo, el INVIAS autorizó nuevos levantamientos topográficos donde se seleccionaron 3 nuevas alternativas; de ellas se eligió una opción para desarrollar este corredor con velocidades de diseño entre 60 y 80 Km/h. Aprobada esta alternativa, el proyecto se dividió en 7 tramos. - En referencia a los trámites ambientales, dentro de la modificación de la licencia no se había previsto la aprobación de un depósito de materiales; el contratista ya adelantó estudios topográficos, líneas geofísicas y geotécnicas. - Se iniciaron las actividades correspondientes a la gestión predial del Sector 1, que compromete a 15 predios. Igualmente, se adelantarán gestiones en el Sector 3 donde es posible avanzar en los trámites prediales. - La meta es iniciar obras en el mes de junio de este año. Sin embargo, ya se ha evaluado si los recursos para el alcance físico son suficientes. Igualmente, se han adelantado reuniones con ANI para determinar si es posible incorporar este tramo al modelo de concesión; INVIAS ya envió la información de los sectores hasta donde se llega en doble calzada. Se debe precisar el alcance de lo que tiene previsto ANI. En este sentido, se debe analizar en conjunto el desarrollo del corredor, y la solicitud de ANI de intervenir las dos calzadas así se disminuya la longitud total prevista en el alcance, ya que sería la mejor opción constructivamente, para no tener una segunda calzada modernizada, y posteriormente tener que intervenir la calzada existente. - En referencia al avance financiero del proyecto, se reporta una ejecución de $332 millones contra un valor programado de $5.700 millones. Esta diferencia se presentó porque los diseños entregados al contratista se encontraban por fuera de estándar, razón por la cual los diseños se mejoraron, precisando que lo nuevo quedará en muy buenas condiciones de operación, pero la calzada existente quedaría por pedazos. - Para este contrato, está prevista una ejecución por $86.000 millones correspondientes a las vigencias 2012 y 2013. De acuerdo con la interventoría, sería muy difícil que el contratista lograra ejecutar estos recursos, así instalara muchos frentes de trabajo. Como es necesario ejecutar el saldo de la vigencia 2012 que quedó pendiente, y la totalidad de la vigencia de 2013, una opción que debe evaluar el Instituto, es redistribuir este monto en otros contratos que hacen parte del Programa.

TRANSVERSAL DEL CARARE		
DEPARTAMENTO		Santander
TRAMO		Cimitarra – Landázuri - Vélez
BENEFICIO ESTRATÉGICO		Facilitará la integración económica y social de la Orinoquía, Boyacá y Santander, y el transporte de productos agrícolas y de minerales.
METAS	**Fase 1**	18.93 Km (Pavimento)
	Fase 2	11 Km (Pavimento) 1 Puente
	Total	29.93 Km (Pavimento) 1 Puente

Localización

Fuente: INVIAS

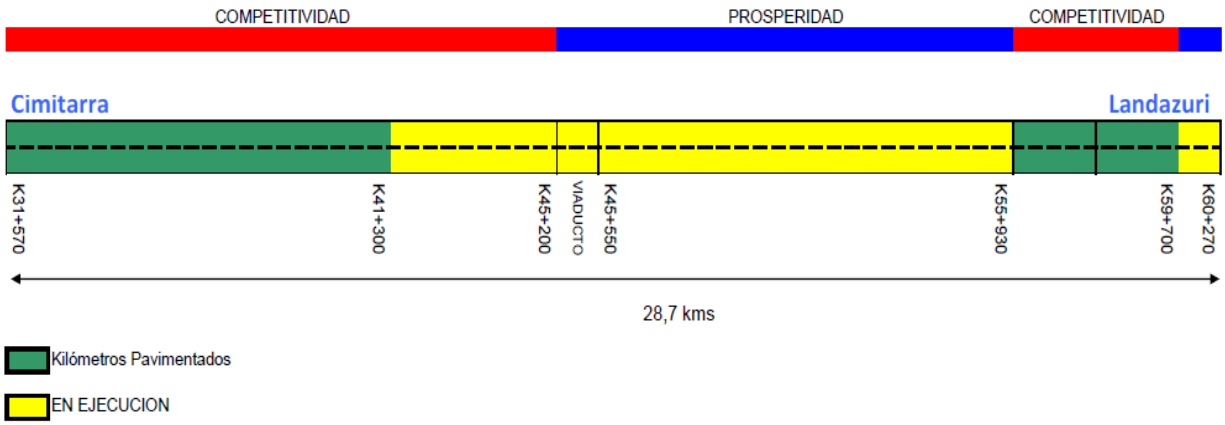
Información contractual

CONTRATO DE OBRA	526 de 2012
CONTRATISTA	MARIO HUERTAS COTES
VALOR DE CONTRATO	$ 76.512.941.430
PLAZO	27 meses
ORDEN DE INICIO	31 de julio de 2012
FECHA DE TERMINACIÓN	30 de octubre de 2014
CONTRATO DE INTERVENTORÍA	624 de 2012
INTERVENTOR	CONSORCIO VÍAS PRIORITARIAS
VALOR DE CONTRATO	$ 2.079.943.885
PLAZO	28 meses

Avance (mar-2013)

ALCANCE	TOTAL
ESTUDIOS Y DISEÑOS (%)	100
Km PAVIMENTADOS	0.20
Km FALTANTES	11.10

Detalle alcance del proyecto (Tramos Fase I y Fase II)



Fuente: INVIAS

Aspectos importantes de la ejecución

- Se registra el inicio de la construcción de un viaducto de 335 m. en voladizos sucesivos, en el mes de febrero de este año.
- En referencia al avance financiero del proyecto, se reporta una ejecución de $16.000 millones contra un valor programado de $13.000 millones. La interventoría registra una ejecución del 27% contra un 22% programado.
- El contratista evalúa la posibilidad de solicitar el traslado de $20.000 millones de la vigencia 2014.
- Algunos problemas se han dado por la negociación predial, trámite que se adelanta ante la Subdirección de Medio Ambiente; es necesario que la entidad agilice las revisiones y unifique criterios para adelantar las fichas prediales y el estudio de títulos.
- El contratista solicita contratar la construcción del otro viaducto que es necesario, principalmente por los efectos de la temporada invernal; los recursos vendrían del Fondo de Adaptación, que hasta este momento está contratando los estudios y diseños. Esta estructura estaría ubicada en el PR48+800, que se caracteriza por ser una zona de falla y donde se dificultaría el transporte de equipos y materiales.

Registro fotográfico

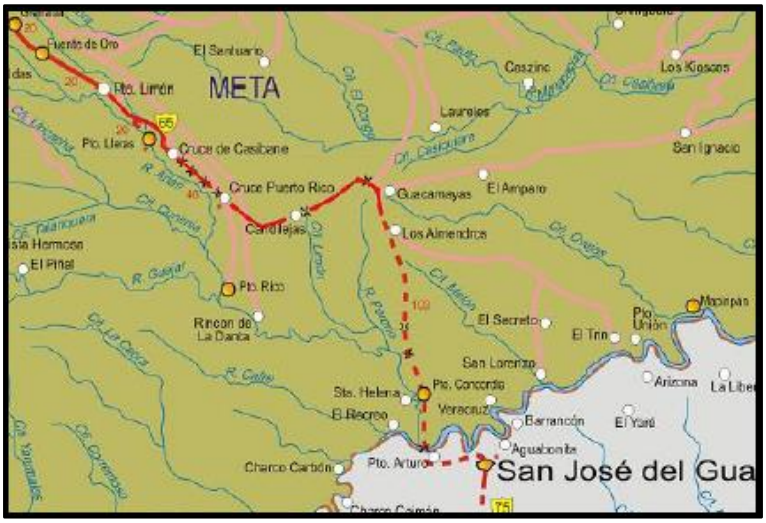
ANTES

AHORA

Fuente: INVIAS

CORREDOR DE LAS PALMERAS		
DEPARTAMENTO		Meta - Guaviare
TRAMO		Fuente de Oro – San José del Guaviare
BENEFICIO ESTRATÉGICO		En conjunto con el proyecto Marginal de la Selva, Villagarzón – San José del Fragua y Corredor del Sur, hace parte de la integración del sur de Colombia con la Orinoquía. Ahorro en tiempo de viaje estimado en 3 horas.
METAS	**Fase 1**	34 Km (Pavimento)
	Fase 2	7.7 Km (Pavimento)
	Total	41.7 Km (Pavimento)

Localización



Fuente: INVIAS

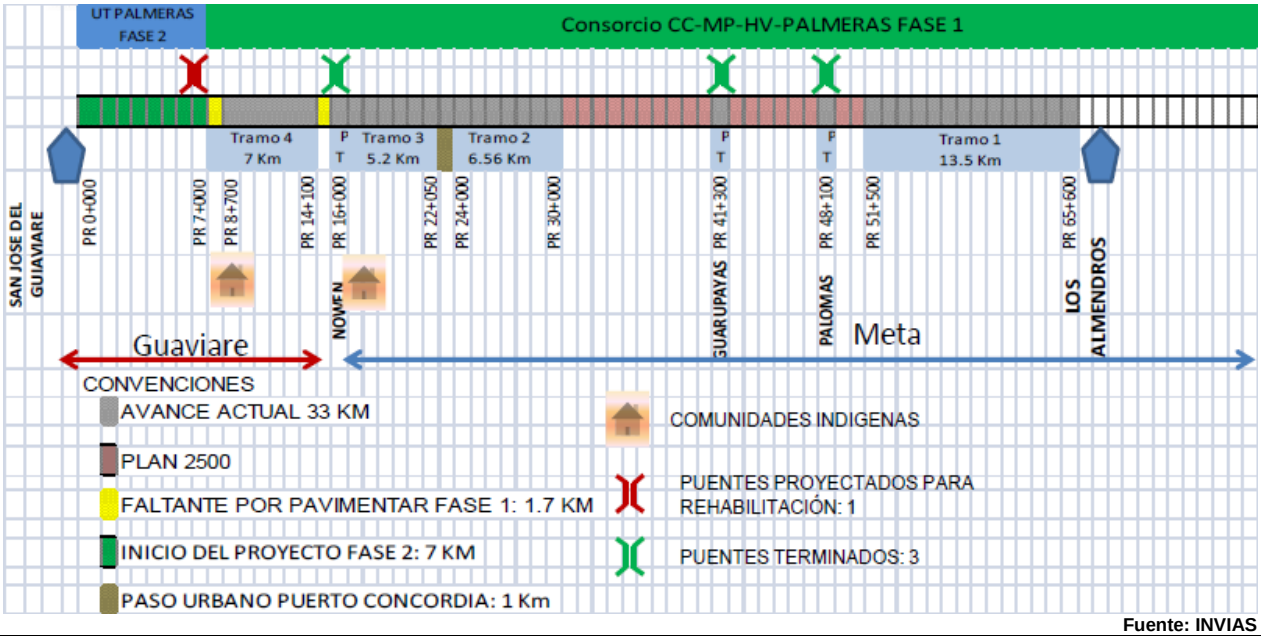
Información contractual

CONTRATO DE OBRA	582 de 2012
CONTRATISTA	UNIÓN TEMPORAL CORREDOR PALMERA 2012
COMPOSICIÓN	HIFO S.A. AULI FERNANDO VELANDIA CONSTRUCTORA FG S.A.
VALOR DE CONTRATO	$ 22.153.882.234
PLAZO	15 meses
ORDEN DE INICIO	21 de septiembre de 2012
FECHA DE TERMINACIÓN	22 de diciembre de 2013
CONTRATO DE INTERVENTORÍA	635 de 2012
INTERVENTOR	DIEGO IGNACIO ARENAS
VALOR DE CONTRATO	$ 1.123.000.000
PLAZO	16 meses

Avance (mar-2013)

ALCANCE	TOTAL
ESTUDIOS Y DISEÑOS (%)	100
Km PAVIMENTADOS	1.5
Km FALTANTES	5.5

Detalle alcance del proyecto (Tramos Fase I y Fase II)



Fuente: INVIAS

Aspectos importantes de la ejecución

- Los contratistas de las Fase I y II que están ejecutando obras, dejaron por fuera 1.8 Km de pavimentación que estaban en garantía. Igualmente, en la Fase 1 hace falta ejecutar 1 Km, y en Fase 2 hacen falta 1.5 Km, que tendrían un costo total de $15.000 millones; esta situación está siendo analizada por el INVIAS.
- A la fecha se ha intervenido un 90% del tramo contratado; ya finalizaron las obras de arte, y hace falta la colocación de concreto hidráulico en un tramo.
- Por falta de recursos, el contratista no podría ejecutar los 1.5 Km, que corresponden al último tramo para llegar a San José del Guaviare, ya que se afectan redes de servicios públicos, y la adición estaría estimada en $6.000 millones.
- Como parte de la ejecución del contrato, el contratista registra problemas con el trámite de las actas ante la territorial Meta (INVIAS), al igual que situaciones de alteración de orden público.
- En referencia al avance financiero del proyecto, se reporta una ejecución de $8.800 millones contra un valor programado de $8.200 millones. La fecha de terminación está prevista para noviembre de este año, y el contratista señala que podría ejecutar los 1.5 Km en el mismo término.

Registro fotográfico

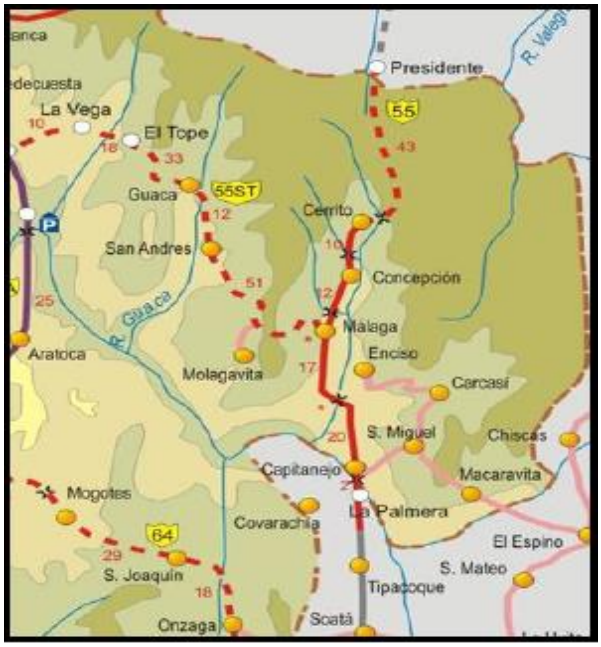
ANTES

AHORA

Fuente: INVIAS

TRONCAL CENTRAL DEL NORTE		
DEPARTAMENTO		Santander
TRAMO		La Palmera – Málaga - Presidente
BENEFICIO ESTRATÉGICO		Es la conexión más corta entre Bogotá y Cúcuta. Facilita el transporte de carbón y acero de la zona norte de Boyacá.
METAS	**Fase 1**	80 Km (Pavimento)
	Fase 2	22 Km (Pavimento)
	Total	102 Km (Pavimento) 1 puente

Localización



Fuente: INVIAS

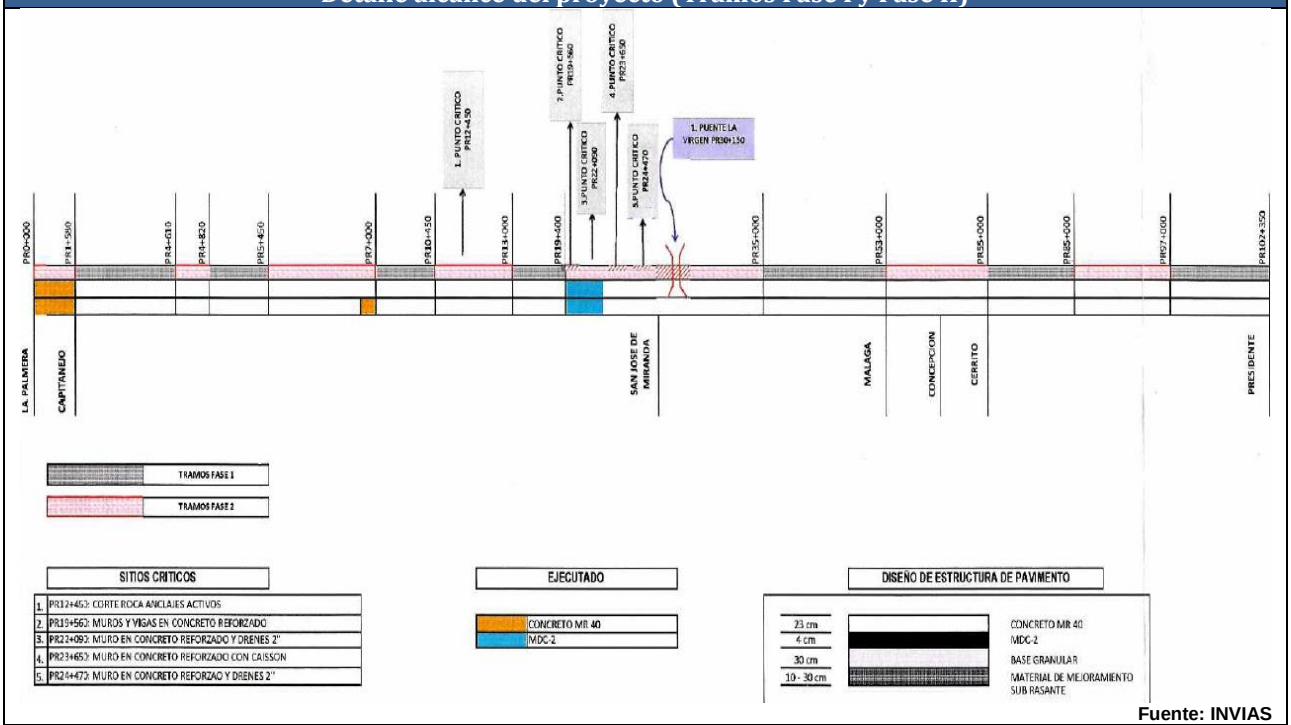
Información contractual

CONTRATO DE OBRA	542 de 2012
CONTRATISTA	MARIO ALBERTO HUERTAS COTES
VALOR DE CONTRATO	$ 119.979.311.076
PLAZO	27 meses
ORDEN DE INICIO	10 de octubre de 2012
FECHA DE TERMINACIÓN	10 de enero de 2014
CONTRATO DE INTERVENTORÍA	1156 de 2012
INTERVENTOR	CONSORCIO VÍAS COLOMBIA 004
VALOR DE CONTRATO	$ 4.513.600.000
PLAZO	28 meses

Avance (mar-2013)

ALCANCE	TOTAL
Km PAVIMENTADOS	1.14
Km FALTANTES	34.36
PUENTES A CONSTRUIR	1

Detalle alcance del proyecto (Tramos Fase I y Fase II)



Fuente: INVIAS

Aspectos importantes de la ejecución

- El corredor de las Fase II está dividió en 7 tramos. En el sector conocido como "La Virgen" se presenta un problema de estabilidad, cuya solución está avaluada en $25.000 millones. Está programa una reunión con especialistas para revisar este punto crítico, y evaluar la vulnerabilidad del sitio para definir las inversiones, y posteriormente revisar saldos; es necesario presupuestar y estimar tiempo de ejecución.
  En total se han identificado 25 puntos críticos, por valor de $70.000 millones, incluidos La Virgen y La Gobernación.
- En referencia al avance financiero del proyecto, se reporta una ejecución de $10.500 millones contra un valor programado de $7.500 millones. Se tramita solicitud por $10.000 millones de la vigencia 2014 para hacerse efectiva este año.
- Sobre el tema de pasos nacionales, existe la disposición de los Alcaldes para ejecutar las obras correspondientes a redes de servicio, donde el INVIAS asumiría los arreglos sobre las vías, pero si no se resuelve de forma rápida, no se podrían acometer. Se recomienda dejar actas de concertación con Alcaldías.
- Subsisten los problemas con permisos de cauces, porque la Corporación Ambiental no tiene personal suficiente; los trámites son remitidos desde Málaga hacia San Gil.

Registro fotográfico

ANTES

Fuente: INVIAS

AHORA

TRANSVERSAL DEL LIBERTADOR		
DEPARTAMENTO		Cauca
TRAMO		Popayán – Totoró – Inza – La Plata
BENEFICIO ESTRATÉGICO		Conecta la Troncal de Occidente con la Troncal del Magdalena generando un desarrollo socioeconómico sostenible entre el suroccidente y el centro del país. Brinda una alternativa más eficiente para el transporte de los productos del Huila y Caquetá, hacia el Pacífico.
METAS	**Fase 1**	46.1 Km (Pavimento) 3 Puentes
	Fase 2	44.5 Km (Pavimento) 2 Puentes
	Total	90.6 Km (Pavimento) 5 Puentes

Localización

Fuente: INVIAS

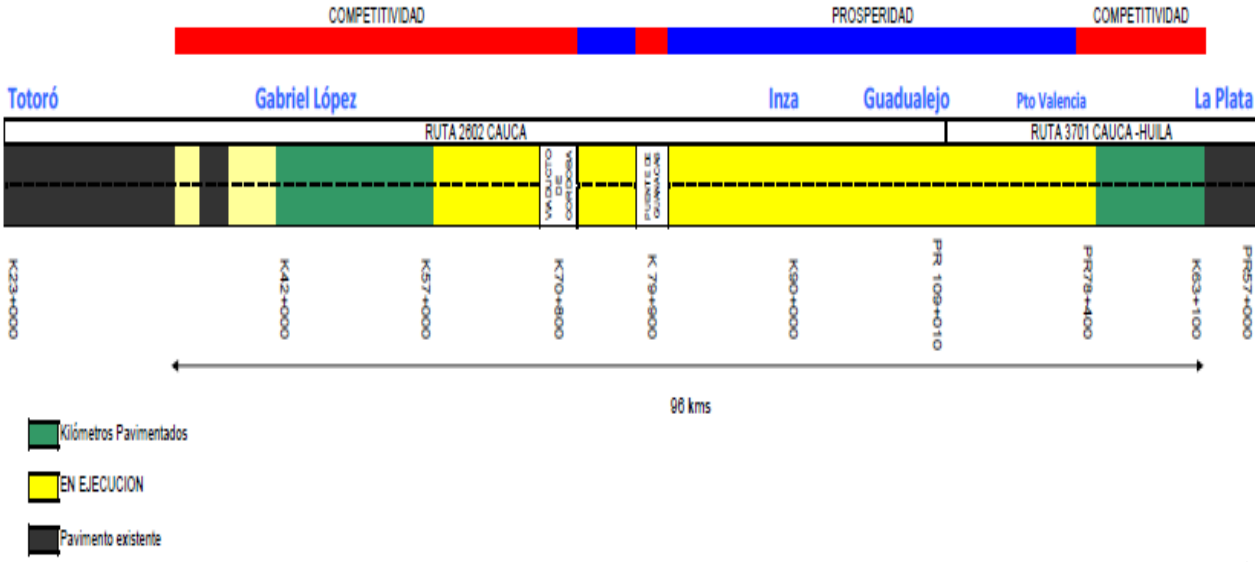
Información contractual

CONTRATO DE OBRA	518 de 2012
CONTRATISTA	CONSORCIO PCP
COMPOSICIÓN	CI GRODCO CONSTRUCTORA OAS LTDA.
VALOR DE CONTRATO	$ 236.136.700.956
PLAZO	51 meses
ORDEN DE INICIO	20 de septiembre de 2012
FECHA DE TERMINACIÓN	20 de diciembre de 2016
CONTRATO DE INTERVENTORÍA	1097 de 2012
INTERVENTOR	CONSORCIO PRIORITARIO 003
VALOR DE CONTRATO	$ 7.316.832.578
PLAZO	52 meses

Avance (mar-2013)

ALCANCE	TOTAL
ESTUDIOS Y DISEÑOS (%)	100
Km PAVIMENTADOS	0
Km FALTANTES	45.57

Detalle alcance del proyecto (Tramos Fase I y Fase II)



Fuente: INVIAS

Aspectos importantes de la ejecución

- La ejecución del presupuesto correspondiente a las vigencias 2012 y 2013, iniciaría si el contratista consigue todos los permisos finalizando el mes de marzo-13, pero es necesario concretar la consulta previa con 2 de 4 comunidades que habitan la zona de influencia del proyecto (La Gaitana y Togoima), proceso que ha tardado mucho tiempo. Con la consulta resuelta con estas dos comunidades, se liberarían 20 Km para iniciar obra, y quedarían 13 Km pendientes por tema de consulta. El contratista informó que se realizan reuniones periódicas cada 15 días con representantes del Ministerio del Interior, y se certifica que se sigue todo el proceso. Sin embargo, deben cumplirse las 7 etapas de la consulta, donde aproximadamente se tardan 3 meses para protocolizar los acuerdos, si no se consiguen, con la Autoridad Ambiental se tramitan permisos.
- El contratista ha tramitado permiso ante la Agencia Nacional Minera sobre 2 polígonos para explotación de fuentes de materiales; esta solicitud fue radicada hace 3 meses, pero la respuesta oficial precisa que están ubicados en zona de resguardo indígena; la Agencia daría autorización temporal en el momento en que se efectúe la consulta previa. Igualmente, existe restricción para otras áreas de explotación ubicadas sobre el río Páez ya que es un material reactivo, y la única opción, es explotar material sobre el río Negro.
- INVIAS solicitó que en conjunto con la interventoría se implementen acciones de contingencia, ya que los retrasos son responsabilidad del contratista, y debe presentar dicho plan de acción, previa solicitud de traslado de recursos de vigencia 2014. La interventoría expone que el contratista estaría en capacidad de cumplir con el plan de inversión previsto hasta 2013, pero solo hasta agosto de este año se podría saber si estaría en capacidad de ejecutar una mayor inversión.
- Actualmente, el contratista adelanta actividades para la atención puntos críticos y mantenimiento, pero el INVIAS le ha solicitado que asegure el programa de inversión, de lo contrario se configuraría en incumplimiento.

Registro fotográfico	
ANTES	***AHORA***
	Fuente: INVIAS

TRONCAL MEDELLÍN QUIBDÓ		
DEPARTAMENTO		Chocó – Antioquia
TRAMO		Quibdó – La Mansa – Ciudad Bolívar
BENEFICIO ESTRATÉGICO		Hace parte del desarrollo vial de la región antioqueña y de la Costa Caribe para el comercio exterior por el Pacífico, en articulación con el proyecto Ánimas Nuquí y Puerto de Tribugá. El ahorro estimado en tiempo de viaje es de 4 horas.
METAS	**Fase 1**	43 Km (Pavimento)
	Fase 2	71 Km (Pavimento) 7 puentes
	Total	114 Km (Pavimento) 7 puentes

Localización

Fuente: INVIAS

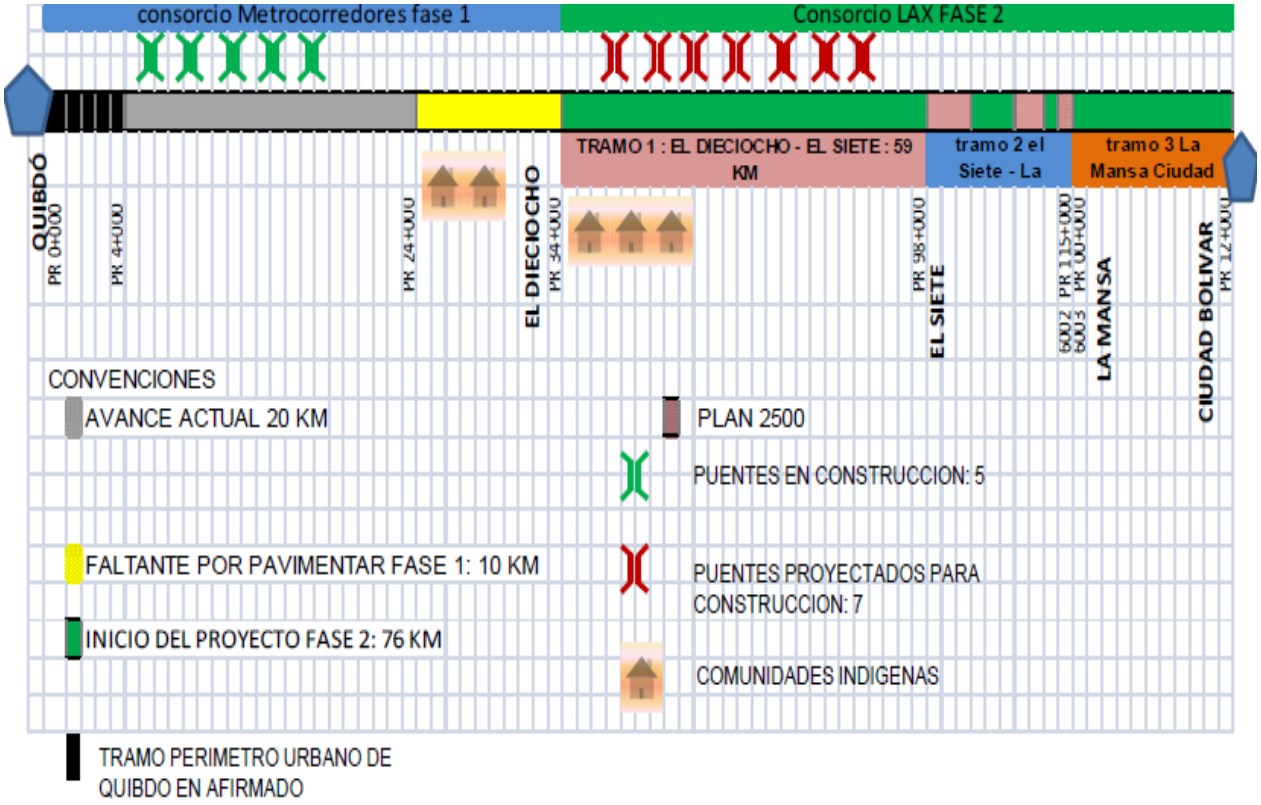
Información contractual

CONTRATO DE OBRA	544 de 2012
CONTRATISTA	CONSORCIO LAX 051
COMPOSICIÓN	TRADECO INFRAESTRUCTURA CONINSA RAMON H S.A. SP INGENIEROS SAS
VALOR DE CONTRATO	$ 254.560.365.898
PLAZO	51 meses
ORDEN DE INICIO	08 de agosto de 2012
FECHA DE TERMINACIÓN	08 de noviembre de 2016
CONTRATO DE INTERVENTORÍA	601 de 2012
INTERVENTOR	CONSORCIO INTERVIAL 2012
VALOR DE CONTRATO	$ 10.979.979.752
PLAZO	52 meses

Avance (mar-2013)

ALCANCE	TOTAL
ESTUDIOS Y DISEÑOS (%)	100
Km MANTENIDOS	55
Km EXPLANADOS	5

Detalle alcance del proyecto (Tramos Fase I y Fase II)



Fuente: INVIAS

Aspectos importantes de la ejecución

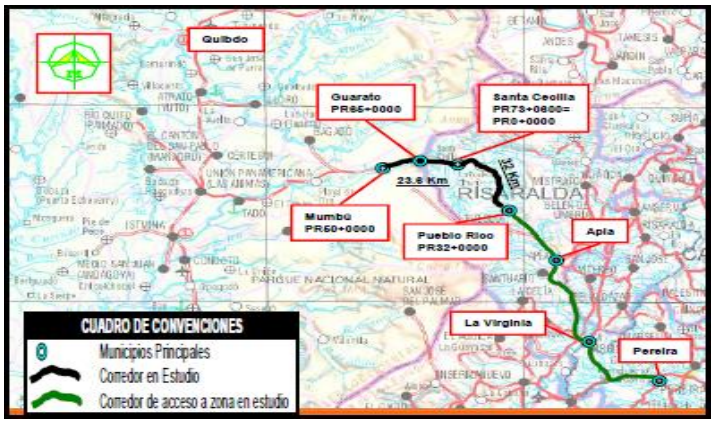
- El proyecto que se desarrolla entre los Departamentos de Antioquia y Chocó, actualmente trabaja en 2 frentes de excavación y 2 de mantenimiento. Cuenta con la aprobación de 1 consulta previa con la comunidad de Sabanetas, y esperan la concertación con otra comunidad.
  Las consultas previas afectan 10 Km, de un total de 79 Km que tiene el corredor. A pesar de que se adelantan acercamientos con las comunidades, no se ha logrado la conciliación, pero se espera completar el proceso en 2013.
- Para ejecutar cortés de talud a 70 y 80 m., se ha solicitado la autorización de cierres parciales de vía para garantizar mayor seguridad. INVIAS podría autorizar estos cierres, pero solicita al contratista, socializar con las empresas transportadoras y revisar los TPD para programar los horarios.
- Se solicitó licencia temporal de explotación de fuente de materiales, y posteriormente se radicó la solicitud para licencia definitiva de explotación sobre el río Atrato, trámite que lleva ya 2 meses.
- En referencia al avance financiero del proyecto, se reporta una ejecución de $7.300 millones contra un valor programado de $9.700 millones. El contratista está evaluando la posibilidad de solicitar traslado de recursos de la vigencia 2014, por valor de $10.000 millones.
- Las demoras registradas corresponden a las entregas de los diseños que se están ajustando, ya que hay secciones que quedarán fuera de estándar, por las condiciones propias de la vía, entre Ciudad Bolívar y la Mansa, donde la velocidad de diseño es de 25 Km/h y las pendientes de más del 11%.
- En el tercer tramo, debe conciliarse cualquier ajuste, ya que sería necesario modificar por completo el corredor de 12 Km, que presenta un ascenso de 600 m. Cualquier modificación debe ser concertada entre el Departamento y los gremios ya que hay gran inconformidad.

Registro fotográfico	
ANTES	***AHORA***

Fuente: INVIAS

TRANSVERSAL CENTRAL DEL PACÍFICO		
DEPARTAMENTO		Chocó - Risaralda
TRAMO		La Virginia – Las Ánimas – Nuquí - Mumbú
BENEFICIO ESTRATÉGICO		En el futuro será la conexión del eje cafetero con el Pacífico Colombiano. El ahorro estimado en tiempo de viaje es de 1 hora y 45 minutos.
METAS	**Fase 1**	33 Km (Pavimento) 10 Puentes
	Fase 2	54.5 Km (Pavimento)
	Total	87.5 Km (Pavimento) 10 Puentes

Localización



Fuente: INVIAS

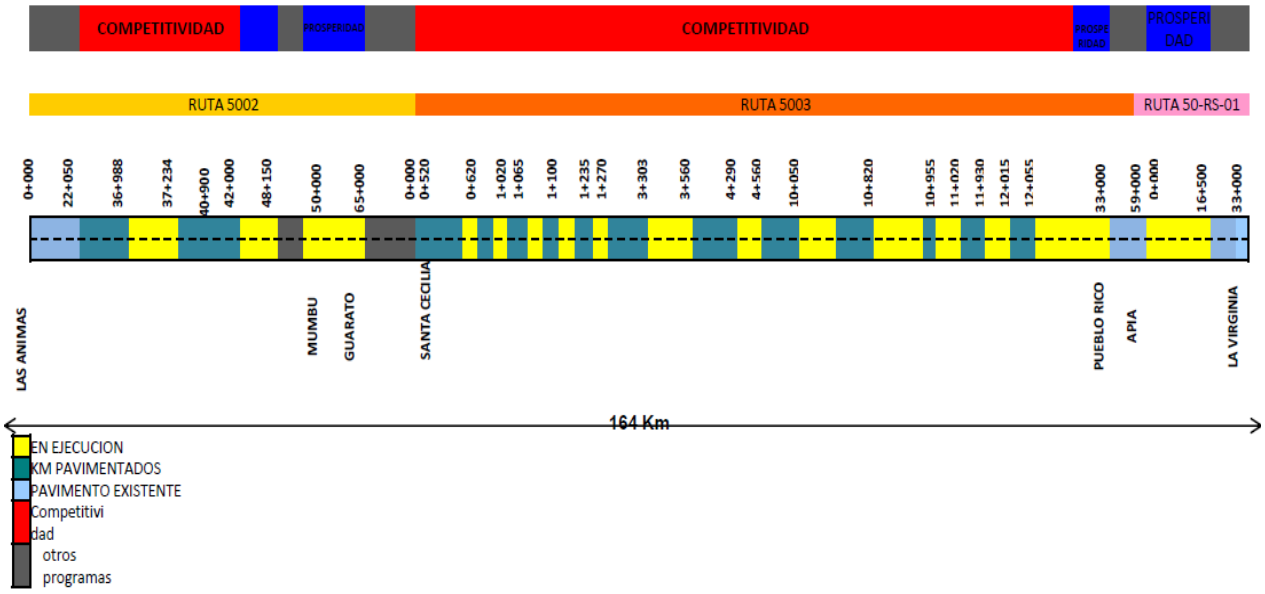
Información contractual

CONTRATO DE OBRA	532 de 2012
CONTRATISTA	UNIÓN TEMPORAL PROSPERIDAD 2011
COMPOSICIÓN	ORTIZ CONSTRUCCIONES Y PROYECTOS S.A. EQUIPO UNIVERSAL S.A. EDGARDO NAVARRO VIVES CODIFA LTDA. PUENTES Y TORONES
VALOR DE CONTRATO	$ 246.312.380.761
PLAZO	51 meses
ORDEN DE INICIO	04 de septiembre de 2012
FECHA DE TERMINACIÓN	03 de diciembre de 2016
CONTRATO DE INTERVENTORÍA	677 de 2012
INTERVENTOR	CONSORCIO PRIORITARIOS 002
VALOR DE CONTRATO	$ 10.599.699.850
PLAZO	52 meses

Avance (mar-2013)

ALCANCE	TOTAL
ESTUDIOS Y DISEÑOS (%)	100
Km A PAVIMENTAR	57.3

Detalle alcance del proyecto (Tramos Fase I y Fase II)



Fuente: INVIAS

Aspectos importantes de la ejecución

- Se registran importantes problemas de seguridad ya que en la zona se han adelantado 3 paros armados que han tardado 15 días cada uno, y el paro cafetero, consolidando un total 60 días de paros en la zona.
- De los tres sectores, en el Sector 2 no se adelantan trabajos porque se necesitan los permisos ambientales y permisos de explotación de fuentes de materiales, solicitud que se radicó desde el mes de octubre de 2012. Igualmente, se presentan demoras con las visitas a las 2 comunidades (comunidades afrodescendientes e indígenas) para los trámites de las consultas previas, donde no han llegado a acuerdos.
- En el último sector se adelantan trabajos de explanación y primeras capas de pavimento. Para el Sector 1 la consulta previa fue aprobada y se está tramitando la Licencia Ambiental.
- En referencia al avance financiero del proyecto, se reporta una ejecución de $5.000 millones contra un valor programado de $10.000 millones. El contratista informa que se están implementando planes de contingencia, para ajustar el programa en el mes de mayo de este año.
- Con relación al diseño, hay dificultades porque no se cumplen los parámetros dispuestos en la Ley 105, pero se están ajustando para llevar el corredor a velocidades de diseño entre 35 – 40 Km/h, gestiones que adelantan el contratista y el INVIAS. Los estudios que son del año 2008, se están actualizando para complementar los diseños de los puentes, al igual que las estructuras para atención de puntos críticos.

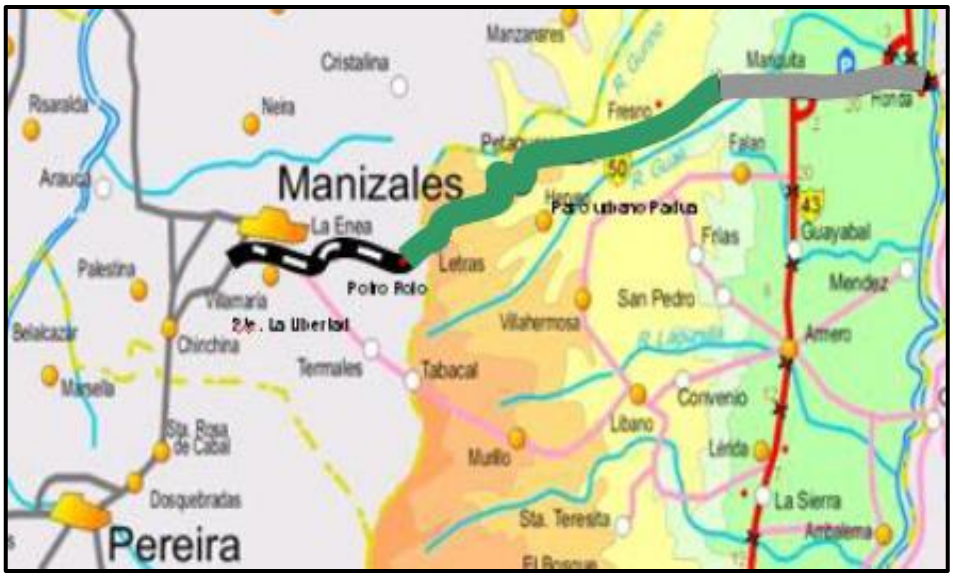
Registro fotográfico

ANTES

Fuente: INVIAS

AHORA

TRANSVERSAL CAFETERA CORREDOR HONDA - MANIZALES		
DEPARTAMENTO		Caldas
TRAMO		Honda - Manizales
BENEFICIO ESTRATÉGICO		Garantiza la conectividad del corredor entre Manizales y el centro del país. Sirve como ruta alternativa de conexión entre el suroccidente del país y Bogotá, especialmente en situaciones de interrupción de la vía por el alto de "La Línea".
METAS	**Fase 1**	30 Km (Pavimento) 8.1 Km (Segunda calzada)
	Fase 2	17 Km (Pavimento) 1.7 Km (Segunda calzada)
	Total	47 Km (Pavimento) 9.8 Km (Segunda calzada)
Localización		



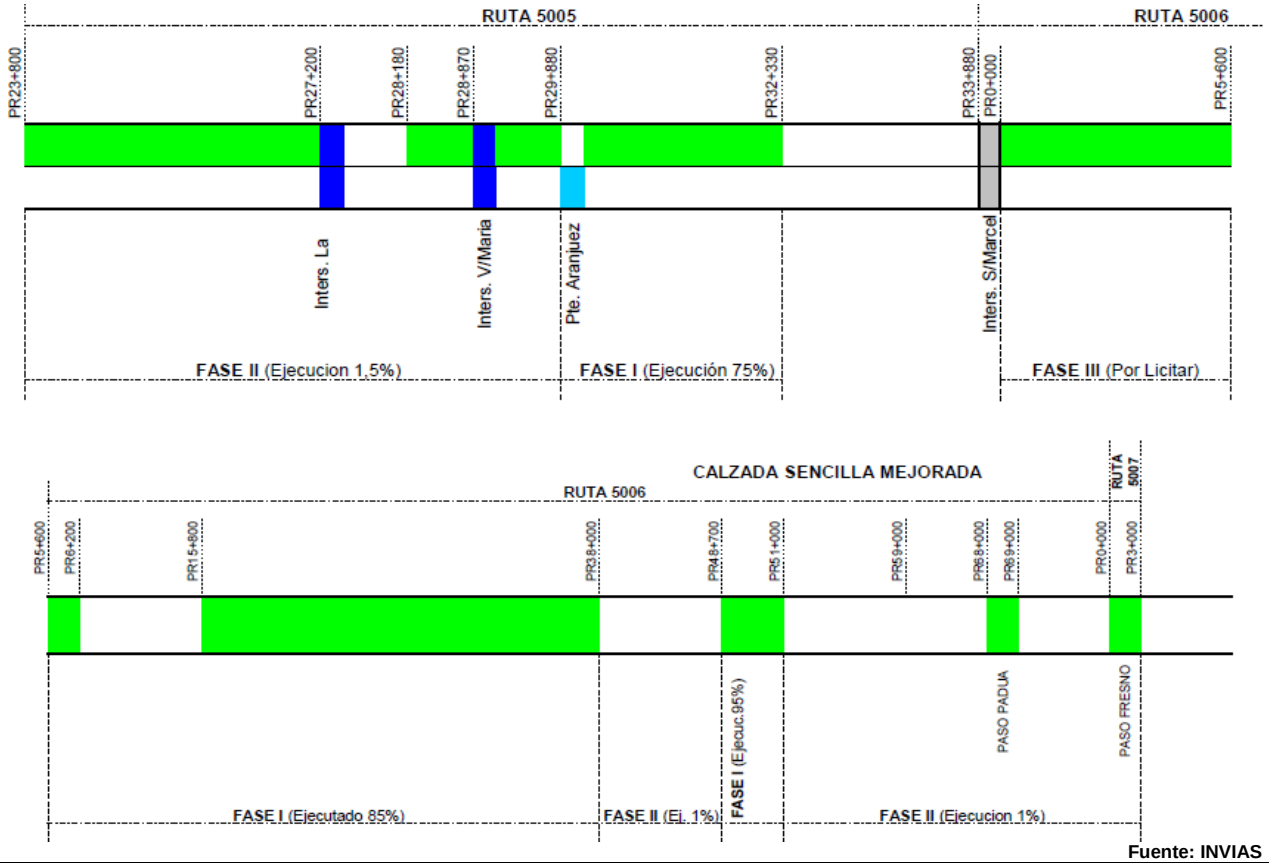
Fuente: INVIAS

Información contractual	
CONTRATO DE OBRA	570 de 2012
CONTRATISTA	CONSORCIO CONSTRUCTOR DE LA PROSPERIDAD
COMPOSICIÓN	LATINCO S.A. HB ESTRUCTURAS METÁLICAS S.A. MINCIVIL S.A. TERMOTÉCNICA COINDUSTRIAL S.A. ESTUDIOS Y MANEJOS S.A. ESTYMA
VALOR DE CONTRATO	$ 100.587.650.808
PLAZO	30 meses
ORDEN DE INICIO	27 de agosto de 2012
FECHA DE TERMINACIÓN	27 de febrero de 2015
CONTRATO DE INTERVENTORÍA	622 de 2012
INTERVENTOR	CONSORCIO INTERVENTORES PARA LA PROSPERIDAD
VALOR DE CONTRATO	$ 5.795.210.094
PLAZO	31 meses

Avance (mar-2013)

ALCANCE	TOTAL
ESTUDIOS Y DISEÑOS (%)	100
Km DE OBRAS DE DRENAJE	3

Detalle alcance del proyecto (Tramos Fase I y Fase II)



Fuente: INVIAS

Aspectos importantes de la ejecución

- El proyecto contempla el desarrollo de dos zonas de ampliación en zona rural de Manizales a lo largo de 7Km, dos intercambiadores hacia el Alto de las Letras y dos pasos nacionales. El inicio de la ejecución de obra física está prevista para el mes de junio de este año, ya que por problemas diseños, fue necesario modificar los alineamientos para no intervenir la parte alta de algunos taludes.
- La totalidad de los diseños ya cuentan con aprobación, teniendo en cuenta que requerían actualización ya que los entregados eran del año 1999. Se adelantan actividades para el inicio de obra en el intersector de Villa María, donde ya se cumplió con la gestión predial. Igualmente, los diseños de 5 puntos críticos ya fueron aprobados, pero 1 de ellos tuvo afectación recientemente, punto que no está cubierto bajo por el contrato, sino con recursos provenientes del Fondo de Adaptación.
- En referencia al avance financiero del proyecto, se han ejecutado $2.200 millones, contra un programado de $2.400 millones; se espera la ejecución de los $30.000 millones correspondientes a la vigencia 2013, y en el mes de junio se podría precisar si se requiere traslado de la vigencia 2014.
- El proyecto registra dificultades por el trámite de la Licencia Ambiental ante Cortolima, y están tramitando el permiso para la explotación de una fuente de materiales en Mariquita
- De acuerdo con la interventoría, en el mes de abril se inician las obras de los intercambiadores.

Registro fotográfico
Fuente: INVIAS

ANILLO DEL MACIZO COLOMBIANO		
DEPARTAMENTO		Cauca
TRAMO		Rosas – San Miguel – Bolívar – La Lupa
BENEFICIO ESTRATÉGICO		Este proyecto comunica los municipios que pertenecen al denominado Anillo del Macizo Colombiano, donde nace el 80% del potencial hídrico del país. El ahorro en tiempo estimado es de 1 hora.
METAS	**Fase 1**	43.13 Km (Pavimento) 2 puentes
	Fase 2	11 Km (Pavimento)
	Total	54.13 Km (Pavimento) 2 puentes

Localización

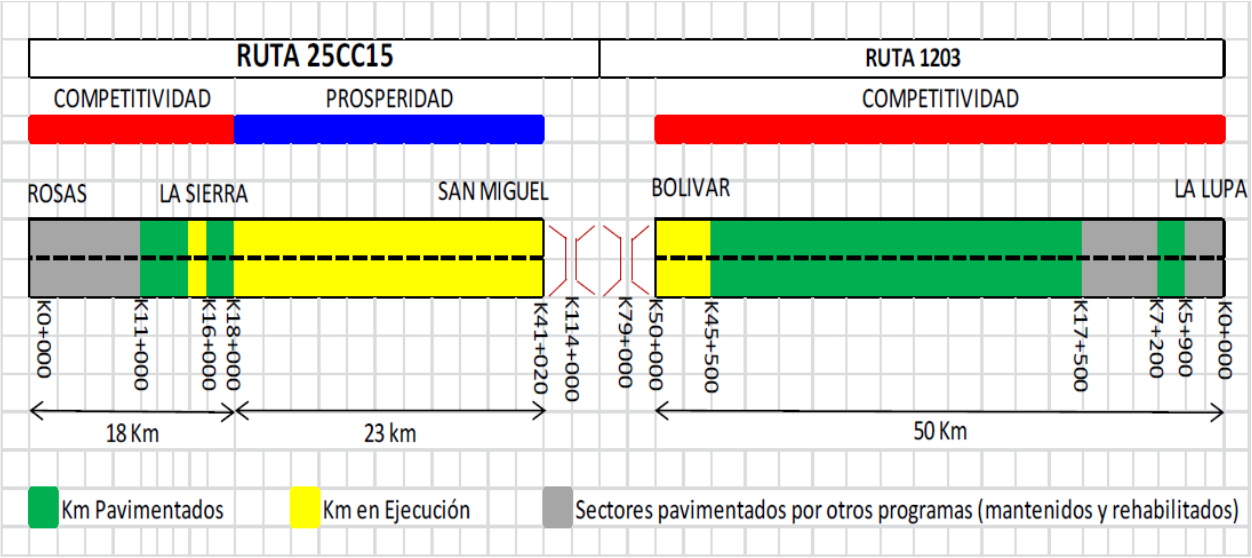
Fuente: INVIAS

Información contractual	
CONTRATO DE OBRA	793 de 2012
CONTRATISTA	CONSORCIO METROVIAS CAUCA
COMPOSICIÓN	CONSTRUCTORA LHS SAS CASS CONSTRUCTORES CSS CONSTRUCTORES LUIS HECTOR SOLARTE
VALOR DE CONTRATO	$ 57.696.000.000
PLAZO	28 meses
ORDEN DE INICIO	02 de octubre de 2012
FECHA DE TERMINACIÓN	31 de diciembre de 2014
CONTRATO DE INTERVENTORÍA	1071 de 2012
INTERVENTOR	CONSORCIO CJIN 004
VALOR DE CONTRATO	$ 2.899.000.000
PLAZO	29 meses

Avance (mar-2013)

ALCANCE	TOTAL
ESTUDIOS Y DISEÑOS (%)	100
Km MANTENIDOS	23
Km FALTANTES	23

Detalle alcance del proyecto (Tramos Fase I y Fase II)



Fuente: INVIAS

Aspectos importantes de la ejecución

- En referencia al avance financiero del proyecto, se reporta una ejecución de $40 millones contra un valor programado de $100 millones. Se registra una ejecución muy baja, pero en los meses de marzo y abril se espera que la facturación se eleve. Para este año se tiene previsto ejecutar $19.000 millones.
- La interventoría informó que originalmente se presentaron problemas con los permisos para la explotación de materiales sobre el rio Esmita a 70 Km y donde fue necesario hacer una vía para entrar al río, trámite que ya se superó; igualmente, se generaron retrasos por la concertación y aprobación de los diseños entregados.

Registro fotográfico

Fuente: INVIAS

CORREDOR DEL SUR		
DEPARTAMENTO		Caquetá
TRAMO		San Miguel – Santa Ana
BENEFICIO ESTRATÉGICO		Genera una alternativa para la conexión Colombia – Ecuador. Conectará con otra importante obra en la región, la Variante San Francisco – Mocoa. El tiempo estimado de viaje se reducirá 4 horas.
METAS	**Fase 1**	90 Km (Pavimento) 15 puentes
	Fase 2	11 Km (Pavimento) 1 puente
	Total	101 Km (Pavimento) 16 puentes

Localización

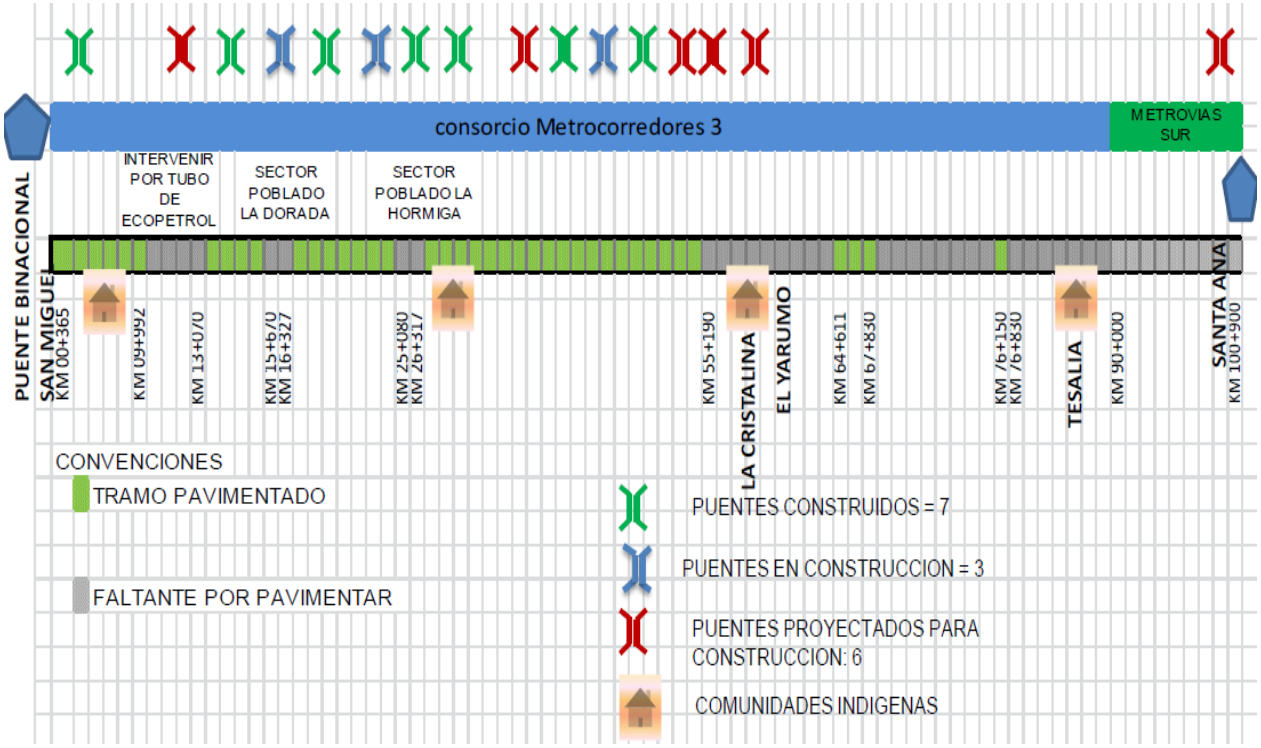
Fuente: INVIAS

Información contractual	
CONTRATO DE OBRA	581 de 2012
CONTRATISTA	CONSORCIO METROVÍAS SUR
COMPOSICIÓN	CASS CONSTRUCTORES Y CIA S.C.A. CSS CONSTRUCCIONES S.A. CONSTRUCTORA LHS S.A.S. CARLOS ALBERTO SOLARTE SOLARTE
VALOR DE CONTRATO	$ 109.121.910.080
PLAZO	27 meses
ORDEN DE INICIO	27 de agosto de 2012
FECHA DE TERMINACIÓN	26 de noviembre de 2014
CONTRATO DE INTERVENTORÍA	636 de 2012
INTERVENTOR	TNM LIMITED
VALOR DE CONTRATO	$ 2.879.695.098
PLAZO	28 meses

Avance (mar-2013)

ALCANCE	TOTAL
ESTUDIOS Y DISEÑOS (%)	100
Km CONTRATADOS	11
Km EJECUTADOS A NIVEL DE CONFORMACIÓN DE CALZADA	2.5

Detalle alcance del proyecto (Tramos Fase I y Fase II)



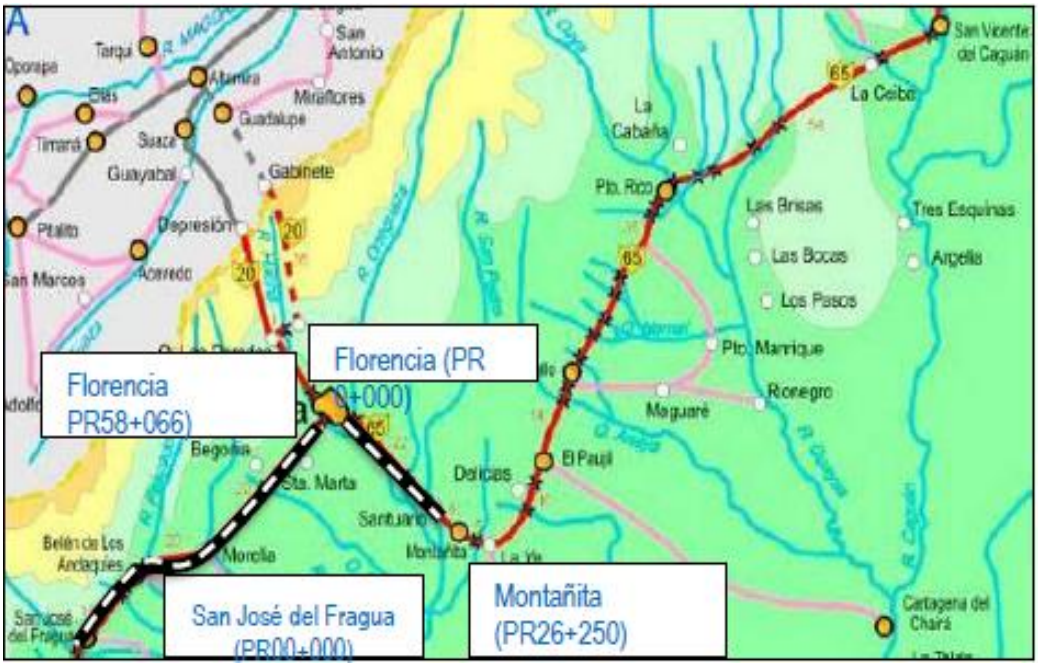
Fuente: INVIAS

Aspectos importantes de la ejecución

- Este proyecto contempla la intervención sobre 10 Km y la construcción de dos puentes. Actualmente, el contratista realiza intervenciones sobre un tramo de 4 Km de la vía.
- El contratista solicitó ante la ANLA permiso para ocupación de cauce para la construcción de los puentes; la Autoridad emitirá respuesta en el mes de abril de este año, previa consulta a Corpoamazonía.
- La interventoría informa que no existen mayores problemas, y que el contratista está ejecutando el presupuesto asignado a la vigencia 2012 hasta el mes de junio, y en adelante lo correspondiente a la vigencia 2013, que suman aproximadamente $25.000 millones. Ha solicitado la autorización para trasladar $20.000 millones de la vigencia 2014.
- En referencia al avance financiero del proyecto, se reporta una ejecución de $550 millones contra un valor programado de $1.000 millones. El contratista presentó reajuste por ítems no previstos por valor de $5.000 millones, que no se podían ejecutar previa autorización de INVIAS.

Registro fotográfico
ANTES ***AHORA***
Fuente: INVIAS

MARGINAL DE LA SELVA		
DEPARTAMENTO		Putumayo
TRAMO		San José del Fragua – San Vicente del Caguán
BENEFICIO ESTRATÉGICO		El proyecto une a todo el Caquetá, además incluye la contratación de los estudios y diseños de la vía San Vicente del Caguán – La Macarena – San José del Guaviare, que conectará al sur de Colombia con los llanos orientales y será una alternativa de conexión entre Caracas y Quito. El ahorro estimado en tiempo de viaje es de 1 hora.
METAS	**Fase 1**	66 Km (Pavimento)
	Fase 2	87 Km (Pavimento)
	Total	153 Km (Pavimento)
Localización		



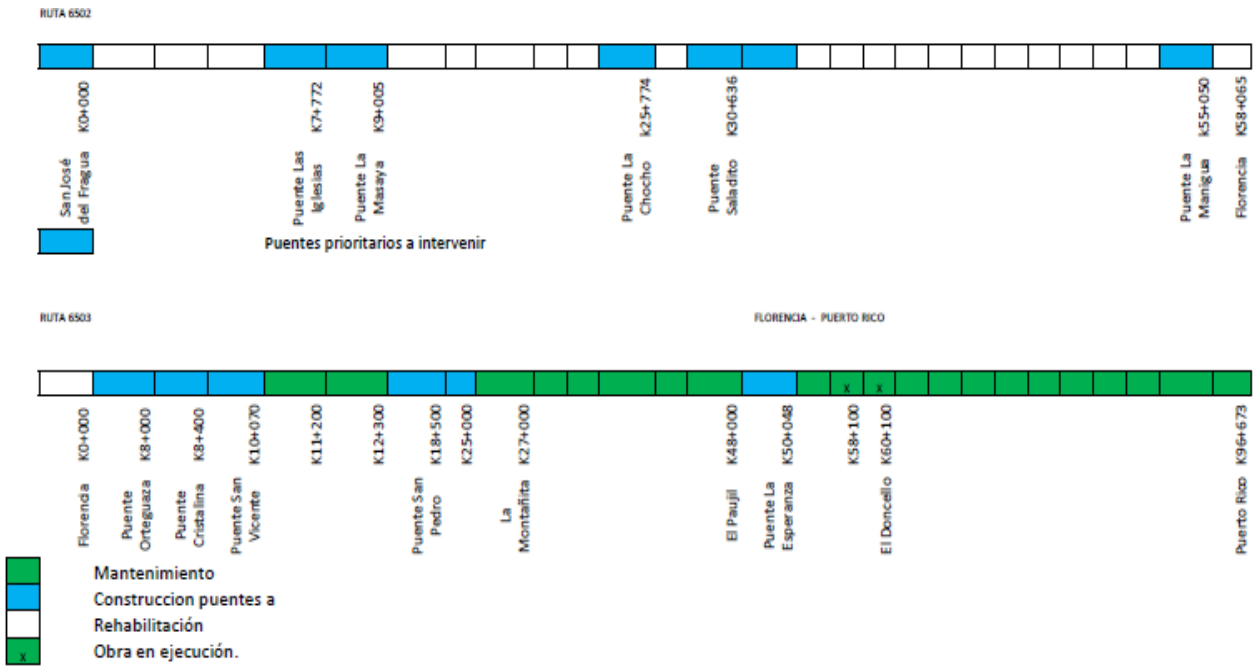
Fuente: INVIAS

Información contractual	
CONTRATO DE OBRA	575 de 2012
CONTRATISTA	CONSORCIO METROVÍAS SELVA
COMPOSICIÓN	CONSTRUCTORA LHS SAS CASS CONSTRUCTORES CSS CONSTRUCTORES CARLOS ALBERTO SOLARTE SOLARTE
VALOR DE CONTRATO	$ 193.301.671.865
PLAZO	39 meses
ORDEN DE INICIO	04 de septiembre de 2012
FECHA DE TERMINACIÓN	03 de diciembre de 2015
CONTRATO DE INTERVENTORÍA	634 de 2012
INTERVENTOR	CONSORCIO INTERVIAL 2012
VALOR DE CONTRATO	$ 4.379.949.192
PLAZO	40 meses

Avance (mar-2013)

ALCANCE	TOTAL
ESTUDIOS Y DISEÑOS (%)	100
Km CONTRATADOS	73
Km MANTENIDOS	2

Detalle alcance del proyecto (Tramos Fase I y Fase II)



Nota: En la Ruta 6502 se van a intervenir puentes únicamente, la ruta está construida en pavimento flexible. En la Ruta 6503 se va a intervenir con el mantenimiento en los tramos K11+200 a K12+300 y desde el K25+000 hasta el K96+673, mediante la construcción de una estructura nueva en pavimento flexible; incluye puentes, pontones y alcantarillas.

Fuente: INVIAS

Aspectos importantes de la ejecución

- Se han presentado problemas con la legalización de los permisos para la explotación de fuente de materiales, y el contratista se encuentra a la espera de la respuesta de la Agencia Nacional Minera, en referencia a la cesión de los permisos de la Fase I a la Fase II, que fue adjudicada a los mismos contratistas. Debían presentar documentos del cambio de razón social para concepto interno de la Agencia. Las actividades se encuentran paralizadas hasta tanto no se expida el permiso.
- En referencia al avance financiero del proyecto, se reporta una ejecución de $900 millones contra un valor programado de $15.000 millones. Para este año, el contratista tendrá que ejecutar $35.000 millones correspondientes a la vigencia 2012 y 2013.
- Se registra demoras en el trámite de formalización de las actas ante la territorial INVIAS Caquetá.
- El proyecto contempla la construcción de 90 puentes (85 pontones y 5 grandes estructuras), y desde ahora el contratista prevé demoras con los permisos que debe emitir la ANLA para las grandes estructuras, en los sitios donde hay afectación de recursos.

Registro fotográfico
ANTES ***AHORA***
Fuente: INVIAS

VILLAGARZÓN SAN JOSÉ DEL FRAGUA	
DEPARTAMENTO	Caquetá – Putumayo
TRAMO	San José del Fragua – Yuraco
BENEFICIO ESTRATÉGICO	Es quizá el proyecto más importante del Programa, porque con este se consolidan las inversiones del Estado en el sur del país; se integran los departamentos de Nariño, Cauca, Putumayo, y Caquetá. Además, en conjunto con el Corredor del Sur se genera una alternativa de baja altura y por sabana, de la conexión Caracas - Quito.

Localización

Fuente: INVIAS

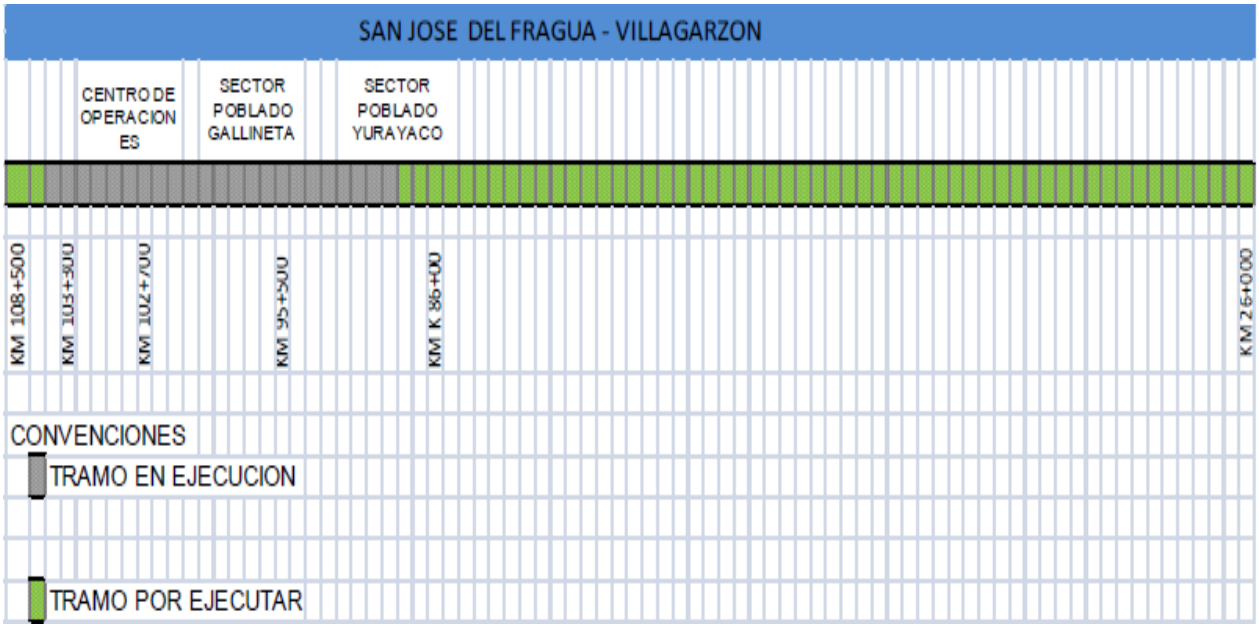
Información contractual

CONTRATO DE OBRA	545 de 2012
CONTRATISTA	CONSORCIO ANDINO
COMPOSICIÓN	HIDALGO E HIDALGO S.A. HIDALGO E HIDALGO COLOMBIA SAS
VALOR DE CONTRATO	$ 120.317.718.902
PLAZO	27 meses
ORDEN DE INICIO	15 de agosto de 2012
FECHA DE TERMINACIÓN	14 de noviembre de 2014
CONTRATO DE INTERVENTORÍA	637 de 2012
INTERVENTOR	CONSORCIO PRIORITARIOS 004
VALOR DE CONTRATO	$ 3.599.873.937
PLAZO	28 meses

Avance (mar-2013)

ALCANCE	TOTAL
Km PAVIMENTADOS	0
Km CONFORMACIÓN DE CALZADA	2.5

Detalle alcance del proyecto (Tramos Fase I y Fase II)



Fuente: INVIAS

Aspectos importantes de la ejecución

- Este proyecto no cuenta con Fase I, así que sus estudios fueron contratados por la Subdirección de Apoyo Técnico del INVIAS.
- Tiene previsto 82 Km de mejoramiento, donde no está incluida la variante del río Tambor, donde la ANLA solicitó adelantar un Diagnóstico Ambiental de Alternativas.
- Se han presentado algunos problemas porque el consultor no ha hecho entrega de los diseños definitivos; el contratista ha podido trabajar sólo en 14 Km, donde a su vez, solo se han podido liberal 7 Km por parte de los propietarios.
- En referencia al avance financiero del proyecto, se reporta una ejecución de $6.000 millones contra un valor programado de $9.100 millones. La afectación en la inversión, debía ser superada con la apertura de dos frentes de obra, pero sin la entrega de los diseños no han podido iniciar operación el segundo frente de obra.
- Igualmente se presentan problemas con la explotación de fuentes de materiales; en agosto de 2012 se evaluaron diferentes sectores y se seleccionaron 10, y se presentaron las solicitudes ante la Agencia Nacional Minera, donde aprobaron 4 con volúmenes muy inferiores a los requerimientos de obra. El contratista ha enviado oficios a la Agencia, alegando que hay aprovechamiento de particulares que captan polígonos para minería de hecho, y congelan las solicitudes que llegan posteriormente. Como opción, se está solicitando cesión temporal.
  Por otra parte, se presentan demoras importantes con la solicitud de licencia ambiental, ya que se requiere el permiso temporal de explotación minera, así que no se puede presentar la solicitud en las corporaciones.
- El contratista y la interventoría, registraron problemas de orden público, amenazas que limitan las actividades en campo, y la aparición de artefactos explosivos y morteros, razón por la cual solicitaron la ayuda de la fuerza pública.
- El contratista con las asesoría de la Subdirección de Medio Ambiente y Gestión Social del INVIAS, está realizando los trámites para la titulación de predios, y ya cuenta con 40 fichas prediales. Subsisten los problemas con el estudio de títulos prediales, por tal razón, se han convocado a mesas de trabajo con la Subdirección.

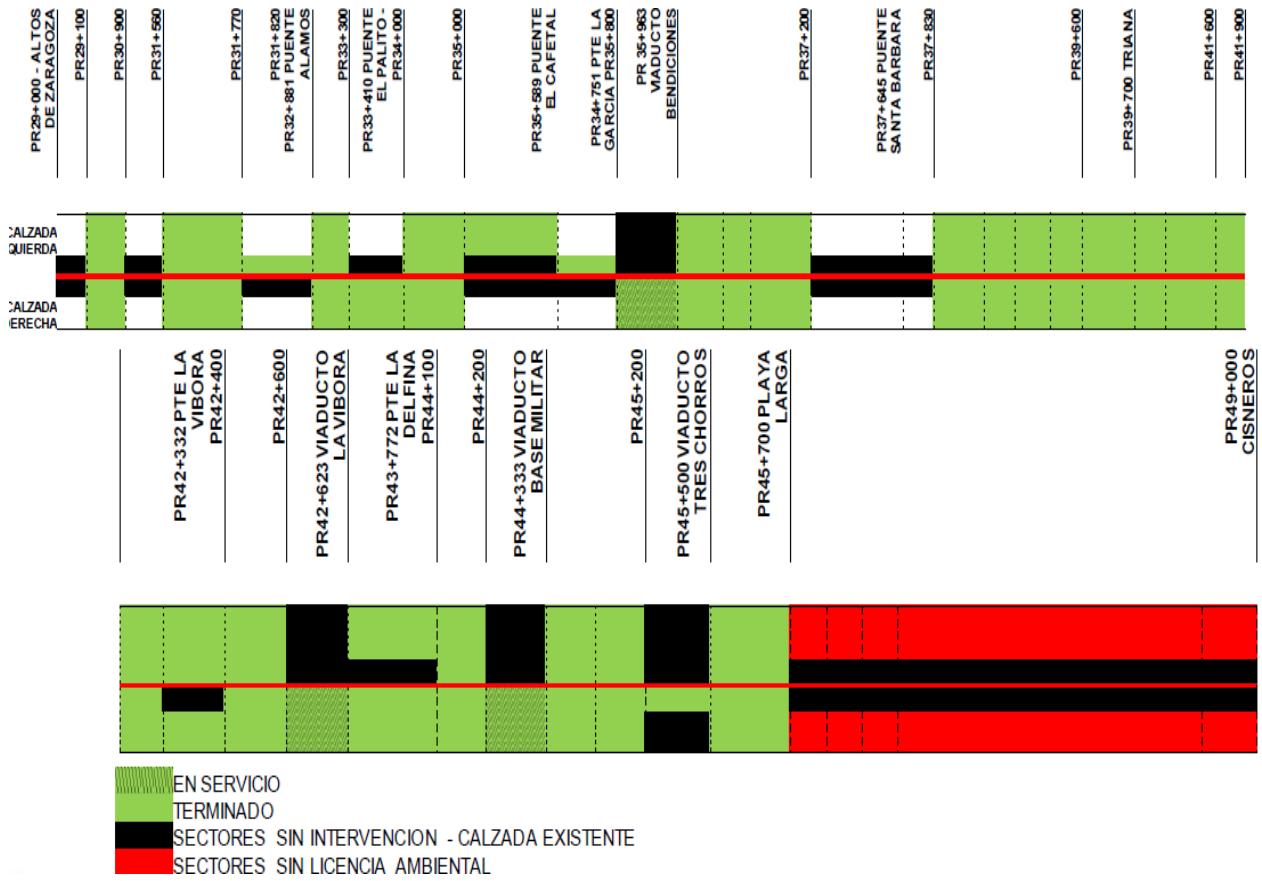
Registro fotográfico
Fuente: INVIAS

ALTOS DE ZARAGOZA - CISNEROS		
DEPARTAMENTO		Valle del Cauca
TRAMO		Altos de Zaragoza – Triana y Triana – Cisneros
BENEFICIO ESTRATÉGICO		Hace parte del corredor Buga – Buenaventura, principal corredor de comercio exterior del país. El proyecto permitirá disponer de la infraestructura vial necesaria para hacer más competitivo al eje de comercio por donde se moviliza el 45% de la carga que ingresa y sale del país.
METAS	**Fase 1**	16.7 Km (Segunda calzada) 20 Km (Primera calzada) 16 puentes
	Fase 2	3.3 Km (Segunda calzada) 20 Km (Primera calzada) 12 puentes
	Total	20 Km (Segunda calzada) 28 puentes
Localización		

Fuente: INVIAS

Información contractual	
CONTRATO DE ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN	724 de 2012
CONTRATISTA	CONSORCIO SSC CORREDORES PRIORITARIOS
COMPOSICIÓN	SACYR CHILE S.A. CONCIVILES S.A. SACYR S.A.
VALOR DE CONTRATO	$ 233.095.067.301
PLAZO	51 meses
FECHA DE INICIO	31 de enero de 2013
FECHA ESTIMADA DE TERMINACIÓN	30 de abril de 2017
CONTRATO DE INTERVENTORÍA	790 de 2012
INTERVENTOR	CONSORCIO CJIN 003
VALOR DE CONTRATO	$ 7.974.422.641
PLAZO	52 meses

Detalle alcance del proyecto



Fuente: INVIAS

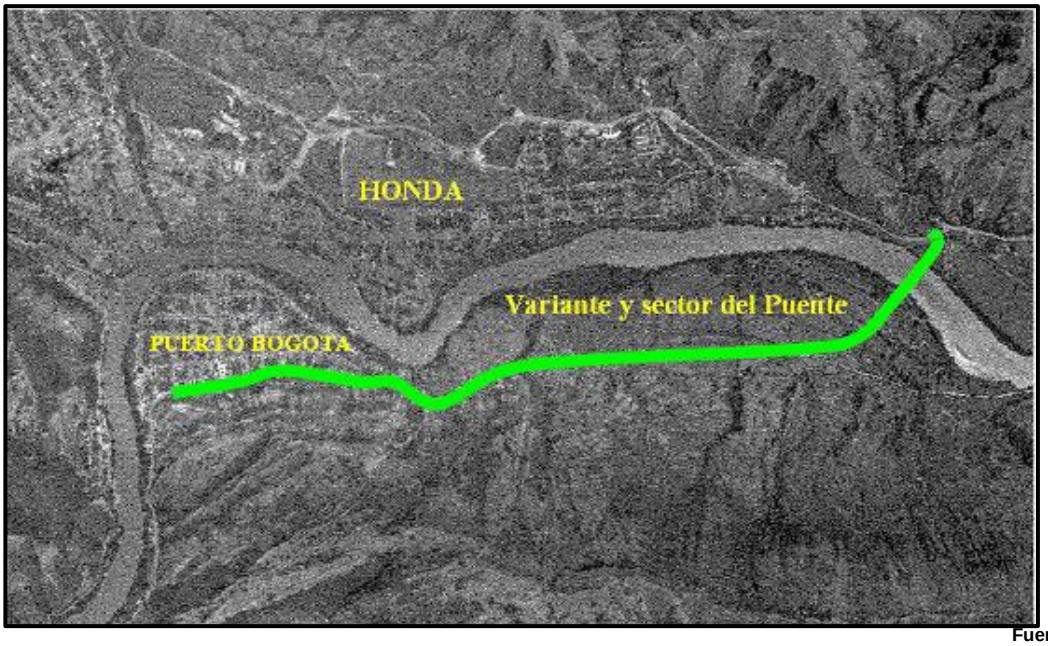
Aspectos importantes de la ejecución

- Es importante considerar los siguientes aspectos:
  - Se deben ejecutar las obras de construcción de la segunda calzada en los sectores Altos de Zaragoza – Triana – Cisneros.
  - El alcance del contrato de construcción contempla la adecuación y rectificación de la calzada existente entre el PR29+000 al PR49+000 (20 Km), y la construcción de los puentes y viaductos que sean necesarios para completar la segunda calzada.
  - Actualmente se adelantan los trámites para realizar la cesión total de la Licencia Ambiental.
- El trámite de Licencia Ambiental, está casi listo para presentar ante la ANLA.
- Se presentaron problemas con los diseños por importantes deficiencias, y requirió una fase complementaria de estudios y diseños, que correspondían a los años 2007 - 2008. Paralelamente, el contratista inició actividades de mantenimiento.
- En referencia al avance financiero del proyecto, este año deben ejecutarse $52.000 millones, $21.000 millones de la vigencia 2013, y $30.000 millones de las vigencias 2012. El contratista espera iniciar actividades en abril de este año, pero es muy importante adelantar la cesión de la licencia ambiental. A la fecha, se han trasladado dineros para gestión predial.
- La interventoría informa que se han presentado importantes falencias con los diseños, problemas también con el ejercicio de la minería ilegal en la zona influencia del proyecto, y la presencia de comunidades afro-descendientes.

Registro fotográfico
Fuente: INVIAS

PUENTE DE HONDA	
DEPARTAMENTO	Tolima
BENEFICIO ESTRATÉGICO	Es la mejor alternativa al puente existente. Se consolidará Puerto Bogotá, integrándola a un corredor de alto tránsito vehicular, incentivando también el crecimiento de Honda hacia el sector norte.
Información contractual	
CONTRATO DE OBRA	529 de 2012
CONTRATISTA	CONALVÍAS SAS
VALOR DE CONTRATO	$ 39.361.366.080
PLAZO	15 meses
FECHA DE INICIO	Por definir
FECHA ESTIMADA DE TERMINACIÓN	02 de diciembre de 2014
CONTRATO DE INTERVENTORÍA	653 de 2012
INTERVENTOR	CONSORCIO PARA LA PROSPERIDAD COLOMBIA 004
VALOR DE CONTRATO	$ 2.000.000.000
PLAZO	16 meses

Detalle alcance del proyecto



Fuente: INVIAS

Aspectos importantes de la ejecución

Los Estudios y Diseños a fase III fueron contratados por la Sub-Dirección de Apoyo Técnico, Contrato No. 2527 – 2007, se utilizaron para el proceso de contratación del Puente de Honda dentro del Programa de Corredores Arteriales para la Prosperidad, los estudios contemplaron la no necesidad de licenciamiento ambiental como se transcribe de los estudios a continuación:

"(…) Dentro de los estudios contratados se solicitaba la realización del un Estudio de Impacto Ambiental, pero de acuerdo con la normatividad ambiental vigente Decreto 1220 de 2005 MAVDT y el Decreto 500/06 sobre licencias ambientales, el proyecto no requiere Licencia Ambiental ya que según el Art. 8 sólo aplican las licencias ambientales a proyectos viales de segunda calzada. Este proyecto, por ser de una sola calzada, le aplica la Guía de Manejo Ambiental para proyectos de Infraestructura – Subsector Vial.

Por lo anterior, el resultado fue la elaboración del PAGA o Programa de Adaptación de la Guía Ambiental. (…) "

Con relación al desarrollo ambiental del Contrato 529 de 2012, se presentó a la Agencia Nacional de Licencias Ambientales la información adicional solicitada desde el 29 de agosto de 2012, para lo cual desde la fecha en cuestión el ANLA ha venido solicitando información complementaria adicional a la ya suministrada por el INVIAS inicialmente. El viernes 1 de Febrero de 2013 se sostuvo reunión de seguimiento en el ANLA con la Subdirectora de Medio Ambiente, la Interventoría y el representante del sector infraestructura del ANLA. El ANLA da respuesta mediante radicado 4120-E2-4651 del 1 de Marzo de 2013, en la cual se pronuncia con relación a que no se requiere la presentación de Diagnostico Ambiental del Alternativas (DAA), y por lo tanto se debe continuar con la presentación del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) para adelantar la solicitud de Licencia Ambiental ante dicha Autoridad conforme a los estipulado en el Articulo 24 del Decreto 2820 el 2010. SE ADELANTA ACLARACION DEL CONTRATO VINCULANDO EL CONCEPTO EMITIDO POR LA ENTIDAD AMBIENTAL.