

REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION

PLAN DE INFRAESTRUCTURA VIAL  
AVANCE AGOSTO 1994-OCTUBRE 1995

Documento CONPES 2830 MINTRANSPORTE-INVIAS-DNP:UINFE-DITRAN  
Santafé de Bogotá, D.C., 20 de diciembre de 1995

Versión aprobada

El Plan Nacional de Desarrollo 1995-1998 "El Salto Social"<sup>1</sup> formuló las políticas, acciones y el programa de inversiones encaminados a fortalecer el desarrollo y mejorar la competitividad de la infraestructura vial del país. Siguiendo los lineamientos y las metas del Plan, el CONPES aprobó la estrategia para crear las condiciones institucionales y de gestión que deben permitir alcanzar las metas físicas y de inversión previstas<sup>2</sup>.

El programa de inversión en infraestructura vial busca mejorar la capacidad y la calidad de la oferta de vías de la red nacional, troncal y transversal, que moviliza altos volúmenes de tráfico y que integra los centros de producción y consumo entre sí y con los puertos principales, y las grandes vías de integración nacional. Para lo anterior, se prevé la construcción y pavimentación de 2.228 Km. y la rehabilitación de 2.324 Km. de la red troncal y transversal, así como programas de conservación en la totalidad de la red<sup>3</sup>. Para cumplir con estas metas, se ha previsto un plan de inversión pública por \$3.4 billones (pesos de 1994) para el período 1995-1998<sup>4</sup> (Cuadro 1).

Por otra parte, para reforzar los programas de inversión pública, se prevé incentivar y fortalecer el programa de concesiones viales con la participación del sector privado. Este programa permitirá adelantar obras en cerca de 2.800 Km. (800 Km. de construcción y 2.000 Km. de rehabilitación). Se estima que el sector privado realizará inversiones del orden de \$1.8 billones (pesos de 1994) durante el período 1995-1998.

En total, se ha previsto invertir \$6.2 billones (pesos de 1994) en la red vial<sup>5</sup>, con lo cual

---

<sup>1</sup> Ley 188 de 1995

<sup>2</sup> Documento CONPES 2765-DNP-UINFE-MINTRANSPORTE del 22 de febrero de 1995

<sup>3</sup> Las metas físicas anuales de los programas del Plan Nacional de Desarrollo se presentan en el Anexo 1.

<sup>4</sup> Los programas previstos son los de rehabilitación y conservación, construcción y pavimentación, participación pública en concesiones, y otras inversiones en la red troncal. Este último programa incluye las inversiones en estudios, adquisición de predios, atención de emergencias y construcción de puentes, entre otros.

<sup>5</sup> Incluye las redes troncal, secundaria y terciaria; e inversión pública y privada.

se duplicaría la inversión con respecto al cuatrienio anterior (Cuadro 2). Durante 1995 los recursos asignados al sector vial ascendieron a \$953.231 millones<sup>6</sup> (91% de lo previsto en el Plan para 1995), cifra superior en 34% en términos reales, en relación con la apropiación de 1994. Adicionalmente, se asignaron recursos a través del Fondo Nacional de Regalías, cuyo monto será establecido una vez se aprueben los convenios de cofinanciación respectivos.

El Plan ha tenido avances importantes en las labores de preinversión, particularmente en el programa de estudios y diseños, y en el desarrollo del Plan para la conservación del Patrimonio Vial, PROVIAL<sup>7</sup>. Conjuntamente con otras acciones de carácter administrativo y de gestión, estos desarrollos son la base para que, en el mediano plazo, se puedan cumplir con las metas plasmadas en Plan Nacional de Desarrollo. Entre los avances, vale la pena mencionar las acciones que se han adelantado en la revisión del esquema de contratación, la implantación de una estrategia de control de peso de los vehículos y la transferencia de la red secundaria a los departamentos. Adicionalmente, el Instituto Nacional de Vías -INVIAS- ha mejorado notablemente su capacidad de ejecución, logrando hasta octubre comprometer 89.4% de su apropiación, lo cual es 24 puntos porcentuales superior a lo registrado el año pasado.

Los problemas identificados afectan principalmente el programa de concesiones. Ello se ha traducido en una revisión de las condiciones de estos proyectos y en una revaluación del

---

<sup>6</sup> Para deflactar los pesos de 1995 a pesos de 1994, se utilizó un factor de 18%, que es la variación del IPC supuesta en el Plan Nacional de Desarrollo para 1995.

<sup>7</sup> PROVIAL es un programa internacional de conservación del patrimonio vial de las naciones, que cuenta con el apoyo en forma permanente del Banco Mundial (BM), la International Road Federation (IRF), el Instituto Panamericano de Carreteras (IPC), la Asociación Permanente Internacional de Congresos de Carreteras (PIARC), la Asociación Técnica de Carreteras de España (ATC), la Federal Highway Administration (FHWA), y Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Este programa se puso en marcha en febrero de 1995, y contempla las siguientes actividades: (1) formalizar programas de mantenimiento rutinario y periódico; (2) crear y fortalecer el sistema de prevención de riesgos y atención de emergencias; (3) modernizar el sistema de recaudo de peaje y lograr que estos recursos se destinen a mantenimiento y rehabilitación; (4) establecer un sistema de control de cargas; (5) fortalecer la planeación en el INVIAS; (6) establecer un sistema de aseguramiento de la calidad de los estudios, diseños, construcción, rehabilitación y mantenimiento; (7) crear un sistema de administración y gestión del mantenimiento; (8) gestionar una financiación segura para el mantenimiento mediante cargos a los usuarios; y (9) crear la Subdirección de Conservación.

cronograma, para corregir las dificultades que se han presentado durante la primera fase del programa. Por otra parte, es necesario culminar el diseño e instrumentación de una estrategia de valorización y peaje y el diseño y montaje de un sistema de información gerencial.

## I. AVANCES DEL PLAN VIAL

### A. DISEÑOS Y ESTUDIOS A CARGO DEL INVIAS

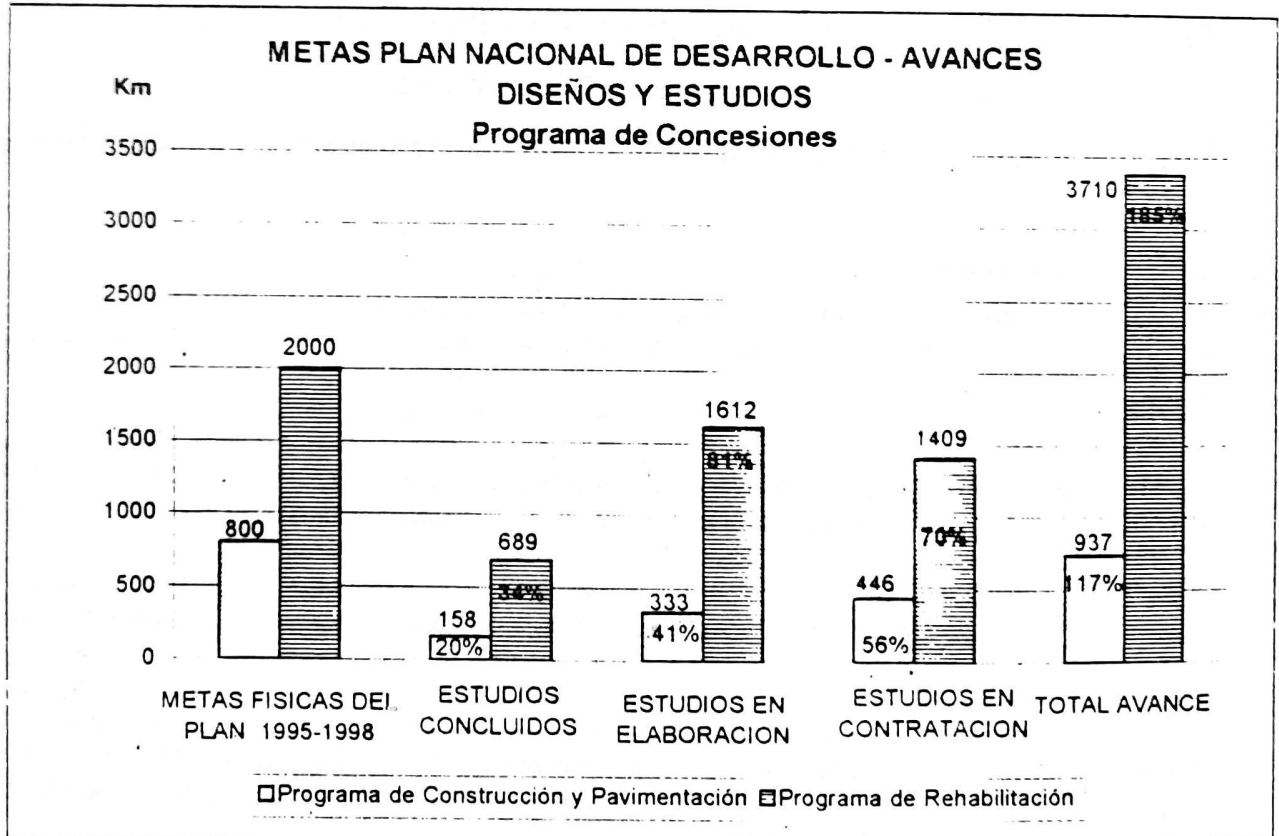
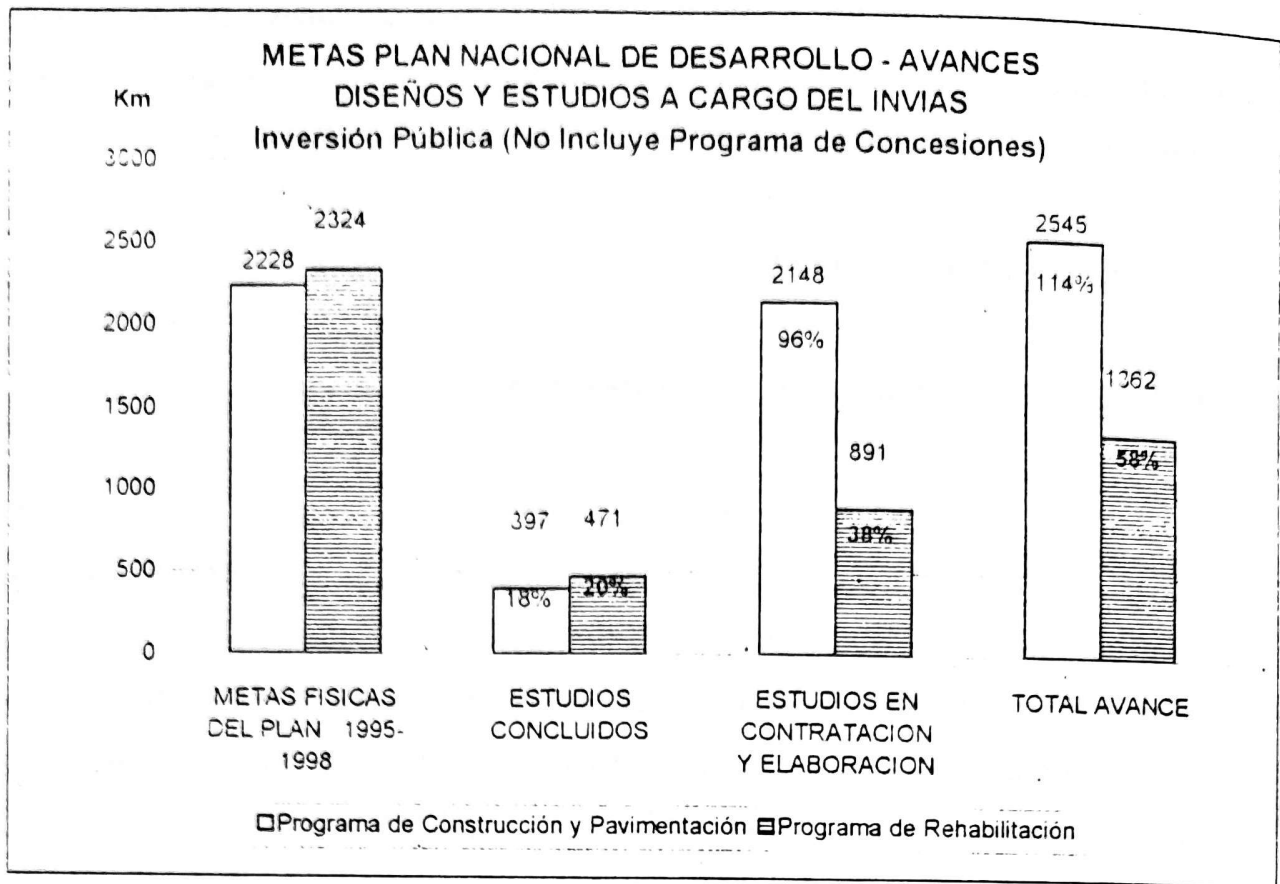
- \* Los estudios ejecutados y en proceso de elaboración y contratación<sup>8</sup> constituyen el elemento esencial para adelantar la contratación de las obras y asegurar la ejecución de las metas físicas del Plan de Desarrollo.
- \* Los estudios culminados y en proceso de ejecución, abarcan cerca de 4.000 Km., sin incluir el programa de concesiones. Para ello, durante 1995 se han invertido \$33.189 millones (pesos de 1994), lo cual triplica lo apropiado en la vigencia de 1994<sup>9</sup>.
- \* Entre agosto de 1994 y septiembre de 1995, se concluyó la elaboración de estudios de diseño para la construcción y pavimentación de 397 Km., 18% de la meta prevista en el Plan Nacional de Desarrollo<sup>10</sup>. Igualmente, se finalizaron los estudios de rehabilitación de 471 Km.<sup>11</sup> (20.3% de la meta del Plan Nacional de Desarrollo).
- \* Se encuentran en proceso de contratación y elaboración cerca de 60 estudios para obras

<sup>8</sup> Los estudios en proceso de contratación incluyen la elaboración de la evaluación de impacto ambiental, para los proyectos de construcción, o el plan de manejo ambiental para los proyectos de rehabilitación, y el proceso para obtener la licencia ambiental.

<sup>9</sup> De \$3.665 millones que se invertían en estudios en 1991, se pasa a \$11.119 millones en 1994, y \$33.189 millones en 1995. Lo anterior refleja la importancia que ha cobrado esta actividad en el instituto.

<sup>10</sup> Entre otros, se incluyen los proyectos Bucaramanga-Alto El Escorial (108 Km.), Puente del Carare y Accesos de la Troncal del Magdalena y Encano-San Francisco-El Pepino en el tramo Santiago-San Francisco (19 Km.).

<sup>11</sup> Estos proyectos contemplan, entre otros, la rehabilitación de las carreteras Bosconia-Valledupar (91 Km.), Armenia-Calarcá-La Línea (27 Km.) en la Transversal Buenaventura-Villavicencio, Montería-Cereté (14 Km.) y Cartagena-Cruz del Viso (40 Km.) en la Transversal del Caribe, y San Alberto-La Mata-San Roque (193 Km.) en la Troncal del Magdalena.



Fuente: INVIAS

de rehabilitación, construcción y pavimentación, los cuales cubren 3.039 Km. de la red troncal (891 Km. de rehabilitación y 2.148 Km. de construcción y pavimentación, que corresponden a 38% y 96%, respectivamente, de la meta del Plan). Estos estudios se concluirán durante el segundo semestre de 1996.

En el programa de concesiones, se cuenta con los estudios definitivos de fase III para 9 de las 11 concesiones adjudicadas, los cuales fueron elaborados por los concesionarios (rehabilitación de 689 Km. y construcción de 158 Km.<sup>12</sup>, 34% y 20% de las metas del Plan). Para el segundo semestre de 1996 se contará con los estudios para 16 nuevos proyectos que abarcan 3.800 Km. (3.021 Km. de rehabilitación y 779 Km. de construcción). De esta manera, el Instituto tendrá un acervo de estudios que supera la meta del Plan, lo cual le permitirá continuar el programa de concesiones más allá de 1998. De estos proyectos, 7 se encuentran en proceso de elaboración (rehabilitación de 1.612 Km. y construcción de 333 Km.), y 9 en proceso de contratación<sup>13</sup> (rehabilitación de 1.409 Km. y construcción de 446 Km.).

## B. AVANCE RED TRONCAL

El Plan Nacional de Desarrollo contemplaba un avance de 15.7% para 1995 en la red troncal y transversal, con respecto a lo previsto para el cuatrienio. De acuerdo con la ejecución de los diversos programas de inversión hasta el mes de octubre, el avance es de 13.6% a nivel de compromisos<sup>14</sup> (Anexo 2).

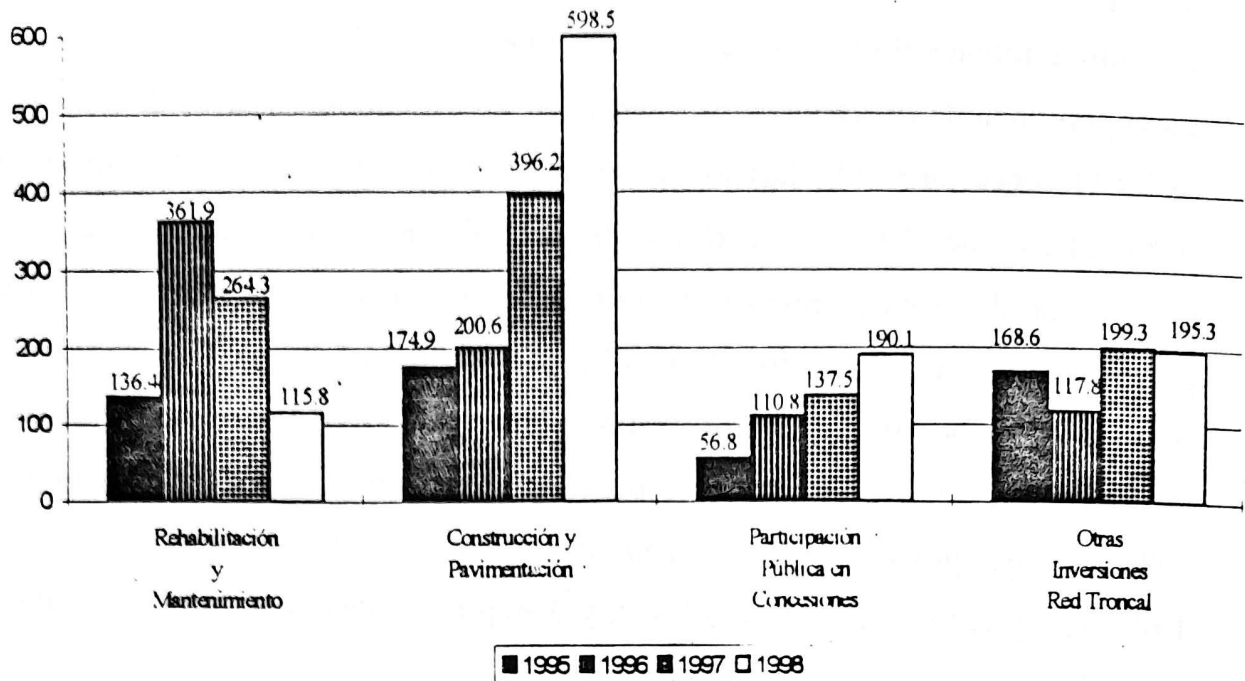
<sup>12</sup> Estos estudios fueron elaborados por los concesionarios, en coordinación con el INVIAS.

<sup>13</sup> Los estudios que se encuentran en proceso de elaboración se adelantan a nivel de Fase II, y los diez estudios en proceso de contratación se adelantarán a nivel de Fase III. Avanzar en diseños hasta fase III, permitirá establecer con un mayor nivel de precisión los costos de las obras.

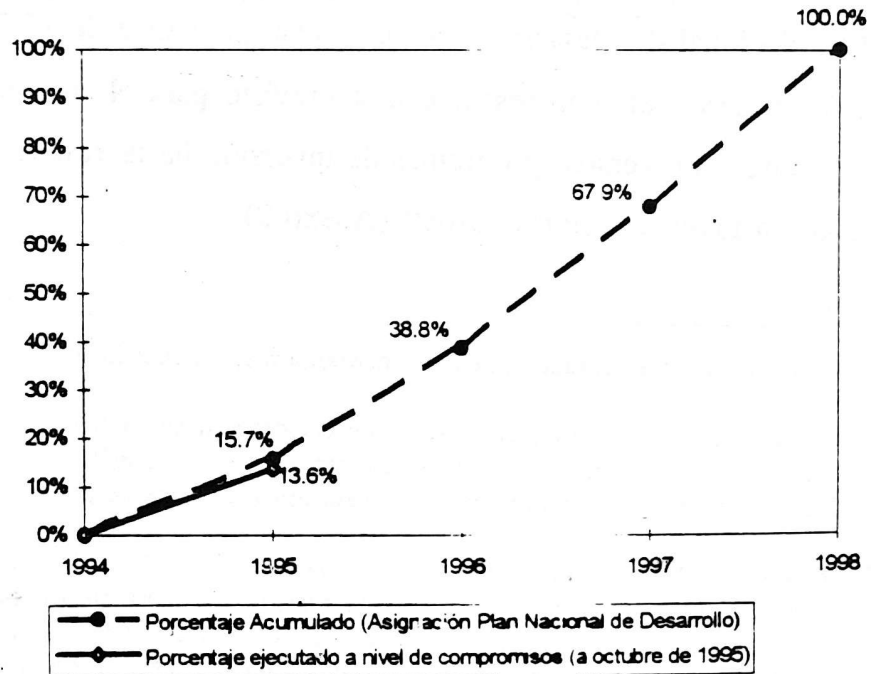
<sup>14</sup> El Decreto 360 de 1995, por el cual se compilan la Ley 38 de 1989 y la Ley 179 de 1994, que conforman el Estatuto Orgánico de Presupuesto, en el artículo 63, inciso 2, establece: "igualmente, estos compromisos deberán contar con registro presupuestal para que los recursos con él financiados no sean destinados a ningún otro fin. En este registro se deberá indicar claramente el valor y el plazo de las prestaciones a las que haya lugar. Esta operación es un requisito de perfeccionamiento de estos actos administrativos". Por lo tanto la ejecución del rubro correspondiente se entiende hecho en el momento de constituir el registro presupuestal.

## PROGRAMA ANUAL DE INVERSIONES PUBLICAS EN LA RED TRONCAL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1995-1998

(Cifras en miles de millones de 1994)



## PROGRAMA DE INVERSIONES RED TRONCAL - PLAN NACIONAL DE DESARROLLO AVANCE ACUMULADO 1995-1998



FUENTE: DNP- PLAN NACIONAL DE DESARROLLO  
INVIAS

- \* Durante 1995 se suscribieron, o se encuentran en proceso de suscripción, 18 contratos: 7 de construcción y pavimentación y 11 de rehabilitación. Adicionalmente se están perfeccionando 15 nuevos contratos<sup>15</sup>. Con lo anterior se abarcarán 1.200 Km. (443 de construcción y 757 de rehabilitación).
- \* Entre agosto de 1994 y octubre de 1995 se concluyeron obras en 790 Km<sup>16</sup>. En el programa de inversión pública, se finalizaron las obras de rehabilitación en 372 Km., de construcción y pavimentación en 246 Km., y la construcción de cuatro puentes importantes con una longitud total de 713 mts.. En el programa de inversión privada, se culminó la rehabilitación de 150 Km. y la construcción de 22 Km..
- \* Entró en operación la carretera Pasto-Tumaco (construcción del tramo La Verbena-Tumaco de 94 Km.) de la transversal Tumaco-Mocoa; en la Transversal del Caribe se rehabilitó el tramo Cruz del Viso-María La Baja en Bolívar (17 Km.); en la Troncal de Occidente se concluyó la rehabilitación de los tramos Sampués-Puerta del Hierro en Sucre (34 Km.) y El Carmen-Carreto en Bolívar (43 Km.); en la vía Medellín-Turbo se pavimentó el sector Cañasgordas-Dabeiba (64 Km.); se rehabilitó el sector Puerto Valdivia-Planeta Rica (172 Km.); se terminó la rehabilitación del tramo Montería-Planeta Rica-La Ye (106 Km.); en la Troncal del Magdalena se culminó la ampliación y pavimentación del trayecto Río Loro-Pitalito (88Km.); y de la red secundaria se concluyeron las obras de construcción y rehabilitación de las vías del Mundial de Ciclismo en Boyacá y las de rehabilitación en la zona del río Páez. Igualmente, se finalizó la construcción del Túnel de La Llorona (445 mts.) en la vía Medellín-Turbo; el puente Yuto (390 mts) en la Vía Quibdó-Las Animas; el puente Aserrío (140 mts) en la Vía Bogotá-Villavicencio; y los puentes La Granja y Samaná (42 mts y 141 mts respectivamente) en la vía Medellín-Puerto Triunfo.
- \* Durante el último trimestre de 1995 y el primer semestre de 1996, se tiene previsto

---

<sup>15</sup> En estos proyectos faltan estudios, adquisición de predios y/o licencias ambientales.

<sup>16</sup> Corresponden a la longitud total de los proyectos que fueron culminados durante la presente vigencia, y por lo tanto no indican la ejecución real realizada durante 1995 (esta información no está disponible en el INVIAS). Lo anterior evidencia la necesidad de contar con un sistema gerencial de seguimiento de proyectos.



finalizar, entre otros proyectos, la construcción del sector Cumaral-Río Humea-Barranca de Upía-Aguaclara-Monterrey (147 Km.) en la Troncal del Llano; la construcción del tramo Puerto Boyacá-Puerto Araujo (108 Km.) en la Troncal del Magdalena Medio; la rehabilitación del sector Villanueva-Barrancas (57 Km.) y la construcción del trayecto Aguas Blancas-Cuestecitas-La Florida (40.5 Km.) en la Transversal Carmen-Bosconia-Valledupar-Maicao; rehabilitación del sector Puente La Barra-Gaira (31 Km.) en la Transversal Caribe; la construcción del tramo Chiquinquirá-Barbosa (49 Km.) en la Troncal Central; la rehabilitación del sector Popayán-Santander de Quilichao (74 Km.) y del tramo Timbío-Piedra Sentada (54 Km.) en la troncal de Occidente; construcción del empalme Anillo Vial Lomita-Arena (17 Km.) y del sector oriental del Anillo Vial de Cúcuta (17.5 Km.); los puentes Chirajara y Casa de Teja (290 mts. y 160 mts., respectivamente) en la Vía Bogotá-Villavicencio; el puente San Miguel (159 mts.) en la carretera Puente San Miguel-Villagarzón-Mocoa; y el puente sobre el Río Cauca en Caucasia (1.064 mts.).

### **C. TRANSFERENCIA DE LA RED SECUNDARIA A CARGO DEL INVIAS**

- \* En 1995 se finalizó la transferencia de los 13.447 Km. de red secundaria a cargo del INVIAS a los departamentos y distritos especiales. Para ello, se adelantaron convenios con 28 departamentos y 3 distritos. El Gobierno Nacional impulsó este proceso asignando recursos adicionales en el presupuesto del INVIAS provenientes del superávit de los establecimientos públicos, por \$31.665 millones. Este programa se complementa con recursos de inversión del Fondo de Cofinanciación de Vías de las vigencias de 1995 y 1996.

## D. EJECUCION PRESUPUESTAL

### 1. RED TRONCAL A CARGO DEL INVIAS

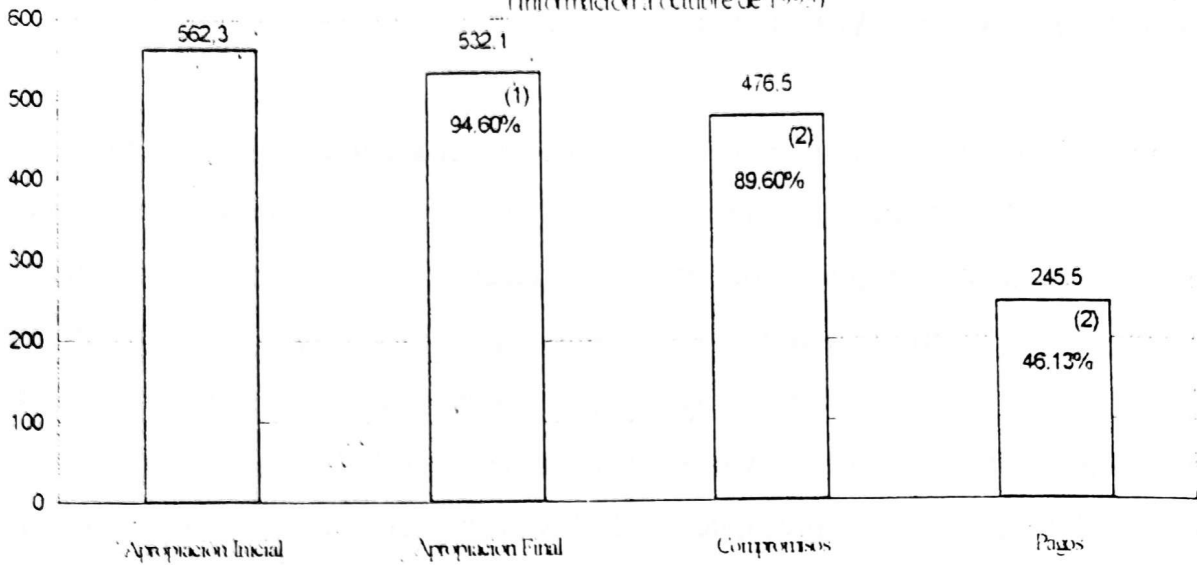
- \* El presupuesto de inversión de la entidad sufrió modificaciones en la presente vigencia<sup>17</sup> (Anexo 3). De acuerdo con los ajustes realizados, la apropiación definitiva es de \$520.564 millones, lo que representa una reducción de 5.3% frente a lo inicialmente previsto: 3.8% en rehabilitación y mantenimiento; 8.5% en construcción y pavimentación; 27.1% en participación pública en concesiones; en tanto que otras inversiones en la red troncal tuvieron un incremento de 5.2%.
- \* El avance de la ejecución presupuestal de los programas de inversión hasta el mes de octubre presenta un nivel de compromisos de 89.4%. Este avance es similar para los diversos programas de la red troncal del Plan Nacional de Desarrollo. Los resultados de ejecución son superiores al promedio tanto del sector transporte (67.7%), como frente a la totalidad de las entidades del sector público no financiero (62.3%).
- \* El avance de los pagos efectivos difiere entre los programas, y en promedio es de 46.2% (Anexo 4). Para el programa de rehabilitación y mantenimiento es de 38.3%, para el de construcción y pavimentación es de 50.7%, para el de participación pública en concesiones es de 14.4% y para el de otras inversiones en red troncal es de 54.9%.
- \* A nivel de las reservas constituidas en 1994 para el programa de red troncal, y ejecutadas en la presente vigencia, el estado de avance a nivel de pagos es de 91.8% para los recursos de la Nación, y 78.3% para los recursos administrados (a noviembre de 1995).

---

<sup>17</sup> Decretos 375 de febrero de 1995, 1104 de junio de 1995 y el documento CONPES 2780 del 10 de mayo de 1995 "Distribución de los excedentes financieros de los establecimientos públicos".

### EJECUCION PRESUPUESTAL INVIAS VIGENCIA 1995

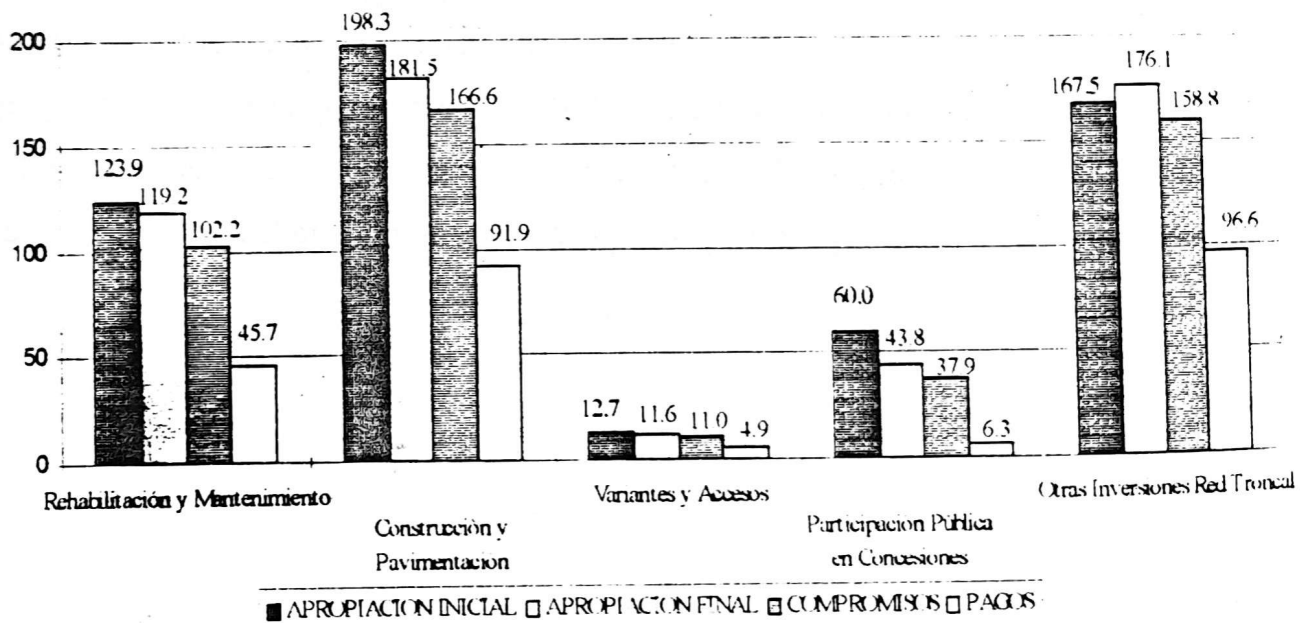
Cifras en miles de millones de pesos de 1994  
(Información a octubre de 1995)



(1) Porcentaje con relación a la Aprobación Inicial  
(2) Porcentaje con relación a la Aprobación Final

□ TOTAL

### EJECUCION PRESUPUESTAL INVIAS Cifras en miles de millones de pesos de 1994



Fuente: INVIAS-DNP

## 2. RED SECUNDARIA Y TERCIARIA

(Red secundaria a cargo del INVIAS, Fondo de Cofinanciación de Vías y Fondo Nacional de Caminos Vecinales)

- \* Durante 1995 se apropiaron \$159.095 (pesos de 1994) millones para atender la red secundaria y terciaria, lo que representa un incremento de 14.5% frente a la apropiación inicial. Para la red secundaria a cargo del INVIAS se asignaron \$84.033 millones, para el Fondo de Cofinanciación de Vías \$58.466 millones y \$16.596 millones para el Fondo Nacional de Caminos Vecinales.
- \* El programa de red secundaria a cargo del INVIAS presenta un nivel de compromisos de 92.6% (a octubre de 1995). De estos recursos, \$31.664 millones corresponden al programa de transferencia de la red secundaria a los entes territoriales<sup>18</sup>. A nivel de pagos, se han realizado desembolsos por 72.5% de la apropiación definitiva.
- \* En lo relacionado con los programas del Fondo de Cofinanciación de Vías, hasta noviembre, los entes territoriales han presentado 1.509 proyectos. A nivel de compromisos, el avance es de 63.8%, y a nivel de pagos de 7.3% (a noviembre de 1995).
- \* El Fondo Nacional de Caminos Vecinales presenta una ejecución a nivel de compromisos de 75.0%, y a nivel de pagos de 42.7% (a octubre de 1995).

---

<sup>18</sup> De estos recursos, se han realizado pagos por \$31.037 millones.

## E. ACCIONES INSTITUCIONALES Y DE GESTIÓN

### 1. Revisión del sistema de contratación vigente<sup>19</sup>

- \* De conformidad con las recomendaciones del CONPES, el Instituto ha efectuado una revisión del estado de los principales contratos vigentes para que, a mediados de 1996, los más importantes se rijan por el estatuto de contratación vigente (Ley 80 de 1993). En una primera instancia se revisaron 61 contratos de rehabilitación<sup>20</sup>, los cuales abarcan 2.297 km. De éstos, 55.7% se rige por la Ley 80/93, 39.4% por el Decreto 222/83<sup>21</sup>, y 4.9% por el Decreto 150/76. En el programa de construcción y pavimentación se consideraron 81 contratos, que cubren 1.804 Km., y los porcentajes según la norma que los rige son: 30.9%, 67.9% y 1.2% respectivamente. Con base en esta información, el INVIAS estableció un programa de ajuste del esquema de contratación, el cual deberá implantarse, a más tardar, durante el segundo semestre de 1996.
- \* De otra parte, el Instituto adelantó una estrategia de corto plazo para ajustar y fortalecer el sistema de contratación, introduciendo modificaciones tanto en el esquema de contratación como en las minutas de los contratos. Entre los aspectos más importantes, vale la pena señalar: (1) la introducción de esquemas de aseguramiento de calidad según estándares internacionales y análisis del plazo de ejecución de las obras<sup>22</sup>, como

---

<sup>19</sup> En el documento CONPES "Plan de Infraestructura Vial" se recomendó revisar el sistema contractual vigente para la ejecución de obras viales, con el fin de proveer una solución gradual de los problemas estructurales que presenta. Dicha solución y los mecanismos necesarios para su implantación deberían definirse en los términos planteados. Para los principales contratos en marcha, las modificaciones deberían ser efectivas a más tardar el 30 de junio de 1995. Las estrategias de mediano y largo plazo serían puestas a consideración del CONPES, a más tardar el 30 de agosto de 1995.

<sup>20</sup> El programa de rehabilitación mereció particular atención, ya que 35% de los contratos se prolongaron por más de diez años. Esto hizo que los estudios, las características y especificaciones técnicas de los diseños perdieran vigencia frente a las obras objeto de los contratos.

<sup>21</sup> El decreto 222/83, vigente hasta 1993, permitía ampliar con gran flexibilidad el monto de los recursos del proyecto y no exigía contar con estudios definitivos para adelantar la contratación.

<sup>22</sup> Se pretende utilizar mecanismos estadísticos para evitar plazos exageradamente bajos. Estimular plazos aceptables desde el punto de vista técnico, incentiva la utilización de tecnología de punta.

elementos importantes entre los criterios de selección: (2) la liberación de las tarifas de honorarios a consultores y adjudicación de contratos a precios fijos; y (3) la adjudicación de los contratos en audiencia pública, contribuyendo así a la transparencia del proceso<sup>23</sup>.

## 2. Diseño de un programa de recaudo de peajes y reestructuración del sistema

- \* El Plan Nacional de Desarrollo contempla una política integrada de cargos a los usuarios, con un programa de valorización y cobro de peajes. Mediante el cobro de peajes, en un esquema óptimo, la Nación busca recuperar parte de la inversión que realice en la red vial, recuperando el costo marginal de corto plazo<sup>24</sup>.
- \* El recaudo histórico de peajes presenta una disminución en las tasas de crecimiento. Entre 1992 y 1993 el crecimiento real fue de 45%, mientras que entre 1994 y 1995 se observa una disminución real de 3%. Esta situación se explica por la entrega de los recaudos de peaje a los concesionarios (Cuadro 3).
- \* De otra parte, se diseñó un programa para reestructurar el sistema de peaje, el cual permitirá la transición gradual del actual esquema, de tal manera que no se generen traumatismos en la prestación del servicio. Este se implantará a partir del segundo semestre de 1996. Se mejorarán los niveles de servicio, mediante la modernización de la infraestructura<sup>25</sup> y la automatización de las estaciones<sup>26</sup>, y el estímulo de condiciones de competitividad y calidad, entre otras acciones. La estructura prevista permitirá reducir

---

<sup>23</sup> Se excluyen los procesos licitatorios de los proyectos financiados con recursos de la banca multilateral, por las condiciones de los contratos de crédito.

<sup>24</sup> Como **costo marginal de corto plazo** se entienden los costos requeridos para garantizar el mantenimiento, la **rehabilitación**, la **expansión por congestión** y la **expansión de vías** existentes.

<sup>25</sup> Se pretende que los contratistas del recaudo de peaje inviertan en la modernización de las estaciones de recaudo. De otra parte, se proyecta modernizar el servicio de atención al usuario a través del mejoramiento de la capacidad vial en la aproximación de las estaciones de peaje, con la ampliación de carriles de circulación en **pequeñas** estaciones de alto flujo vehicular.

<sup>26</sup> Se busca la automatización total e integral de las estaciones (programa de Sistema de Acceso Remoto). Para ello se ha proyectado la instalación de equipos de detección vehicular, con la más avanzada tecnología nacional, que permita una supervisión continua y permanente desde la sede principal del INVÍAS.

los costos de administración del recaudo de 12.9% a 9.0%, lo cual representa un ahorro del orden de \$4.800 millones anuales (pesos de 1994).

### 3. Estrategia para el recaudo de valorización<sup>27</sup>

- \* Con el fin de mejorar el sistema de valorización, se crearon<sup>28</sup> la Subdirección de Valorización y Peaje, y el Consejo Nacional de Valorización como órgano consultor<sup>29</sup>. Con estas reformas se busca consolidar el sistema de valorización como una herramienta efectiva para la financiación de las obras a cargo del Instituto<sup>30</sup>.
- \* Los resultados históricos de esta gestión han resultado ser deficientes, dada la desactualización de la información sobre catastro y registro (Cuadro 4). Desde la implantación del esquema de valorización a nivel nacional, se han iniciado los procesos de recaudo en 37 vías, 14 de las cuales se distribuyeron hace más de 16 años<sup>31</sup>, beneficiando a 40.953 contribuyentes. Sin embargo, a la fecha, cerca del 50% de los contribuyentes están en mora.
- \* Con base en los estudios y análisis que actualmente adelanta el INVIAS, se presentará a consideración del CONPES un programa de valorización a nivel nacional durante el primer trimestre de 1996.

---

<sup>27</sup> El CONPES recomendó al INVIAS cuantificar los recaudos potenciales por valorización, de acuerdo con el cronograma de terminación de proyectos, así como definir una estrategia para el desarrollo de los mismos, a más tardar el 30 de septiembre de 1995.

<sup>28</sup> Decreto 288 de febrero de 1995.

<sup>29</sup> En octubre se celebró la primera sesión del Consejo, en donde se sometieron a consideración y aprobación todos los proyectos cuyos procesos de valorización fueron iniciados por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

<sup>30</sup> El Plan Nacional de Desarrollo estimó que a partir de 1997, el cobro por concepto de valorización podría ascender a los \$50.000 millones anuales (pesos de 1994).

<sup>31</sup> En estas vías se presentan 7.291 contribuyentes morosos, con una deuda de \$556 millones. De estos contribuyentes, 5.157 tienen una deuda inferior a \$50.000.

#### 4. Estrategia para solucionar los problemas de ejecución de los recursos de crédito

La ejecución de los recursos de crédito externo presenta problemas, lo cual se refleja en los índices de compromisos y pagos. Estos problemas tienen origen en una inapropiada programación de las obras, lo que trae como consecuencia que las condiciones inicialmente pactadas en los créditos no se cumplan.

En la presente vigencia, la apropiación definitiva de recursos de crédito fue de \$98.731 millones (15.1% de la apropiación total), \$45.551 millones de crédito BID y \$53.180 millones de crédito BIRF. En el período enero-octubre de 1995 se han realizado pagos por \$4.467 millones de recursos BID y \$18.842 millones de recursos BIRF, 9.8% y 35.4% de la apropiación definitiva, respectivamente.

Por lo anterior, se requiere desarrollar una estrategia para fortalecer los procesos de planeación, programación y gestión de los procesos de contratación y de seguimiento a los proyectos financiados con recursos de crédito, la cual se deberá diseñar e implantar durante el primer semestre de 1996.

#### F. AVANCE DEL PROVIAL

##### 1. Sistema de control al peso de los vehículos<sup>32</sup>

De acuerdo con lo recomendado por el CONPES, se diseñó un plan de control de pesos de los vehículos, el cual contempla el montaje de 9 estaciones fijas de control de carga y la adquisición de 5 estaciones móviles; las estaciones fijas estarán localizadas en la Troncal de Occidente (3), en la Troncal Central (1), en la Troncal del Magdalena (2), en la Transversal Buenaventura-Villavicencio (2) y la transversal Medellín-Cúcuta-Puerto

<sup>32</sup> La importancia de esta actividad se deriva de la alta incidencia en el deterioro de las vías ocasionada por el tránsito de vehículos de carga que sobrepasan la capacidad de diseño de las vías. Esta situación es particularmente crítica en el caso de los puentes y viaductos, ya que se ha observado que la carga que transita por ellos pueden llegar a ser el doble de la capacidad para la cual fueron concebidos. Adicionalmente, el CONPES recomendó coordinar el diseño y la implantación de un plan de control de peso de los vehículos, que concuerde con las especificaciones de diseño de la infraestructura vial.



Santander (1).

- \* El costo total del programa asciende a \$7.549 millones, y se espera culminarlo en 1997. Durante la presente vigencia se adquirieron los 5 equipos móviles, y en 1996 se prevé concluir la instalación de cuatro estaciones de control de carga.
2. **Creación y fortalecimiento del sistema de prevención de Riesgos y Atención de Emergencias Viales**<sup>33</sup>
- \* Para fortalecer la atención de emergencias en la red vial nacional, el Decreto 288/95 creó en el INVIAS la Oficina de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias, dependiente de la Secretaría General Técnica, buscando establecer un sistema especializado y permanente para atender emergencias viales<sup>34</sup>.
  - \* El análisis de los puntos más vulnerables del sistema vial nacional, la programación de las obras necesarias para la mitigación y el establecimiento de planes de reacción, así como la articulación sectorial con el Sistema Nacional para la Prevención de Desastres, son los aspectos que se trabajan para reducir las deficiencias presentadas en el pasado para atender emergencias y garantizar el servicio.
  - \* Entre enero y octubre de 1995 se han presentado 157 emergencias viales. Los problemas de mayor impacto son la desestabilización de taludes y los daños en la banca<sup>35</sup>. Los meses cuando mayor índice de daños se presentan son enero, abril y octubre, que corresponden al inicio de las épocas invernales. Las inversiones efectuadas por el INVIAS para conjurar estas situaciones críticas ascienden a los \$8.307 millones (pesos

---

<sup>33</sup> Con el fin de prevenir las interrupciones prolongadas en el servicio, en el Plan de Infraestructura Vial, el CONPES recomendó diseñar e implantar un sistema de prevención y atención de emergencia con la participación del sector privado.

<sup>34</sup> El proceso de mitigación de riesgos y atención de emergencias viales se fundamenta en la cadena Alerta-Alarma-Evaluación-Reacción. La estructura regionalizada del Instituto se apoya para la ejecución de obras de emergencia en Microempresas Asociativas, Administradores de Mantenimiento Vial y contratistas particulares, que articulan su trabajo con las entidades territoriales.

<sup>35</sup> En términos generales, los problemas más comunes que debe afrontar el INVIAS en esta área son: inestabilidad de taludes y bancas, erosión y socavación, factores climáticos e hidrológicos, problemas en puentes y drenajes por causas diversas, atentados terroristas y obstrucciones de movimientos sociales.

de 1994) para obras de emergencia y \$3.144 millones (pesos de 1994) para obras definitivas de recuperación de los daños<sup>36</sup>.

### 3. Programas de mantenimiento y operación de la infraestructura vial

\* En reemplazo del mantenimiento que se llevaba a cabo a través de los Distritos de Obra Públicas, se fortaleció la contratación del mantenimiento tanto rutinario como periódico, mediante las microempresas, los administradores de mantenimiento y contratos de construcción de obras puntuales, con su respectiva interventoría. Además, se diseñaron contratos para mantenimiento integral y con estándares viales que se pondrán en marcha a partir de 1996.

\* Se diseñó e implantó el programa de administradores de mantenimiento vial, quienes se encargan de: (1) la supervisión y control de las microempresas, (2) el seguimiento y evaluación técnica de las vías, y (3) la identificación de necesidades de conservación y la programación de las inversiones, entre otras funciones. Los ingenieros especializados en carreteras contratados tendrán a su cargo tramos de carreteras con longitudes que oscilan entre los 150 y 280 Km.

\* Se han celebrado 69 contratos de esta naturaleza, los cuales cubren 9.519 Km., 96% de la meta programada en el Plan de Conservación del Patrimonio Vial, PROVIAL.

\* Se fortaleció el programa de microempresas asociativas para el mantenimiento de la red carretera. Se diseñó una nueva estrategia para reubicarlas en tramos cortos y así poder realizar actividades adicionales de conservación; se mejoró el ingreso para una mejor dotación de uniformes y herramientas; y se realizó capacitación y se difundió el programa a todos los departamentos a través del Consejo Nacional de Secretarios de Obras. Este programa contó en 1995 con 398 microempresas.

---

<sup>36</sup> Para atender las emergencias en la red vial, se apropiaron recursos por \$4.325 millones. A nivel de ejecución se presenta un avance de 96.1% en compromisos, y 86.7% en pagos. Los recursos restantes fueron asignados a través de los programas de mantenimiento y rehabilitación de los tramos afectados.

#### 4. Estrategia para mejorar los procesos de obtención de las licencias ambientales<sup>37</sup>

- \* Durante la presente vigencia, se creó en el INVIAS la Oficina del Medio Ambiente<sup>38</sup> la cual, en coordinación con el Ministerio de Medio Ambiente, ha trabajado en la unificación de términos de referencia y de los criterios de elaboración y evaluación de los estudios de diagnóstico ambiental de alternativas, de impacto ambiental y planes de manejo ambiental. Durante 1995 se obtuvieron 19 licencias ambientales y se aprobaron 7 planes de manejo ambiental. Se encuentran en trámite las licencias de 26 proyectos.
- \* Sin embargo, subsisten problemas en la obtención de los permisos y autorizaciones que deben otorgar las Corporaciones Regionales, dado que no existen criterios y directrices claros emanados del Ministerio del Medio Ambiente o definidos por las Corporaciones.

#### 5. Regionales del INVIAS

- \* Se concluyó la estructuración y conformación de 25 oficinas regionales. Entre sus funciones se encuentran: (1) implantar el control, la vigilancia y la supervisión de los contratos suscritos para mantenimiento vial; (2) brindar el apoyo técnico a los entes territoriales, como parte de la política de descentralización vial; (3) complementar la supervisión de los contratos de construcción y rehabilitación; (4) colaborar en los procesos que adelanta la Subdirección de Valorización y Peaje; y (5) servir de apoyo en el trámite para la adquisición de zonas, indemnizaciones y demás derechos que se requieran para la ejecución de las obras.
- \* Esta nueva estructura requerirá, para su operación, de inversiones del orden de \$6.000

---

<sup>37</sup> El Plan de Infraestructura Vial encargó al INVIAS verificar que las funciones de la Oficina del Medio Ambiente sean ampliadas, con el fin de (a) garantizar que la variable ambiental sea incluida en la planeación y definición de políticas del Instituto; (b) definir, en coordinación con Minambiente, la política ambiental del sector y asesorar al Ministro de Transporte para su participación en el Consejo Nacional Ambiental; y (c) adelantar o contratar las labores de interventoría ambiental que garanticen el cumplimiento de los planes de manejo ambiental.

<sup>38</sup> Esta oficina cuenta con la autonomía y con los recursos humanos y logísticos necesarios, que le permiten coordinar, orientar, dirigir y liderar un proceso de mejoramiento continuo de la gestión ambiental.

millones (pesos de 1994), lo cual representa sólo el 10% de los recursos asignados a los antiguos distritos de obras (Cuadro 5).

## II. PROGRAMA DE CONCESIONES

### A. AVANCE DE LOS PROYECTOS EN EJECUCION

- \* Durante los años de 1994 y 1995 se entregaron en concesión 11 proyectos. Las obras previstas comprenden la construcción de 196 Km. y la rehabilitación de 880 Km., con inversiones por \$453.956 millones (pesos de 1994) por parte del sector privado.
- \* Han entrado en operación la totalidad del proyecto Barranquilla-Ciénaga (rehabilitación de 62 Km), el primer tramo de 35 Km. de la carretera Barranquilla-Cartagena (incluye la rehabilitación de 79 Km.), el primer tramo de 22 Km. de la carretera Buga-Tuluá-La Paila (incluye obras de rehabilitación de 60 Km. de la calzada existente y la construcción de una segunda calzada de 60 Km.)<sup>39</sup>, y el primer tramo de 31 Km. de la carretera Santa Marta-Riohacha-Paraguachón (rehabilitación de 160 Km.).
- \* Se encuentran en etapa de construcción los proyectos Santa Marta-Riohacha-Paraguachón (rehabilitación del segundo tramo de 129 Km.), Barranquilla-Cartagena (rehabilitación del segundo tramo de 44 Km.), Buga-Tuluá-La Paila (rehabilitación del segundo tramo de 38 Km.), El Cortijo-La Punta-El Vino (rehabilitación de 31 Km. y la construcción de una segunda calzada de 16 Km.), Patios-Guasca y El Salitre-Briceño (rehabilitación de 53 Km.), carreteras nacionales del Meta (rehabilitación de 177 Km.) y el desarrollo vial del norte de Bogotá (rehabilitación de 46 Km. y construcción de una segunda calzada de 48 Km.).
- \* Hasta el mes de octubre de 1995, el sector privado ha invertido \$89.836 millones, distribuidos en \$18.798 millones (pesos de 1994) en 1994 y \$71.038 millones en 1995. Por su parte, la inversión pública en concesiones ha sido de \$43.800 millones en 1995.

---

<sup>39</sup> Los proyectos Barranquilla-Ciénaga y Buga-Tuluá-La Paila corresponden a concesiones a cargo de los Departamentos del Magdalena y Valle respectivamente.

Hasta el mes de agosto de 1995, el avance físico es de 224 Km. de rehabilitación y 27 Km. de construcción de segundas calzadas.

- \* El proyecto Bogotá-Cáqueza-K55 se encuentra en proceso de programación, y Fontibón-Facatativá-Los Alpes y Neiva-Espinal, en proceso de elaboración de estudios de diseño fase III. Estos proyectos abarcan obras de rehabilitación en 212 Km. y de construcción en 72 Km.
- \* Se declararon desiertos los procesos licitatorios de los proyectos Armenia-Pereira-Manizales y Medellín-Valle de Rionegro (rehabilitación de 294 Km. y construcción de 107 Km). El INVIAS adelanta la revisión de los diseños de dichos proyectos y el proceso de contratación directa.

## **B. ESTRUCTURA DEL PROGRAMA DE CONCESIONES**

- \* En mayo de 1995, el CONPES<sup>40</sup> aprobó los lineamientos generales de la política bajo la cual se promoverá la participación del sector privado en proyectos de infraestructura, y recomendó conformar el Comité de Participación Privada en Infraestructura<sup>41</sup> que se encargará de orientar esta política.
- \* Un análisis de los resultados obtenidos en la primera etapa del programa de concesiones permitió identificar que, pese a sus avances, existen varios aspectos que deberán ser superados en el futuro. Entre los más importantes cabe señalar: (1) los estudios ofrecidos a los concesionarios se realizaron a nivel de factibilidad o fase II, lo cual implicó importantes incrementos con respecto a lo pactado en los contratos, una vez el concesionario realiza los estudios fase III; (2) los niveles de garantías ofrecidos (tráfico y mayores cantidades de obra) hacen que la Nación asuma riesgos muy altos; (3) falta de una adecuada promoción de los proyectos, especialmente en los mercados internacionales; y (4) los predios no han sido adquiridos antes de la iniciación de la

---

40 Documento CONPES-2775-MHCP-DNP:UINF-UPRU "Participación del Sector Privado en Infraestructura Física" del 30 de Mayo de 1995. Este documento incluye los programas relacionados con el sector transporte, energía, telecomunicaciones, agua potable y saneamiento básico.

41 El Comité está conformado por los Ministerios de Hacienda y Crédito Público, Transporte, Comunicaciones, Minas y Energía y Medio Ambiente, y el Departamento Nacional de Planeación.

construcción de los proyectos, lo cual ha implicado demoras y/o reprogramación en la ejecución de las obras.

\* Con base en este diagnóstico, el Comité de Participación Privada estudió la estructura del programa de concesiones viales y recomendó revisar el esquema, lo cual se tradujo en una reprogramación de los nuevos procesos licitatorios.

\* Se determinó realizar estudios fase III antes de la apertura de las licitaciones<sup>42</sup>, lo que conlleva un mayor nivel de detalle en los estudios y un conocimiento más confiable del costo real del proyecto.

\* Con base en lo anterior, se determinó establecer un esquema de garantías de riesgo de construcción, en el cual el límite superior esperado de las garantías será de 20% para construcción nueva, 10% para construcción de segunda calzada y 0% para rehabilitación. Igualmente, se prevé estudiar un esquema de garantías de tráfico en el que se establezca un límite a las mismas, siendo menor para los proyectos de construcción de segunda calzada, rehabilitación y mantenimiento<sup>43</sup>.

\* A nivel de presentación y calificación de las propuestas, los proponentes deberán incluir la acreditación de la experiencia en proyectos de construcción y experiencia en la consecución de financiación para proyectos de infraestructura, así como una adecuada capacidad financiera y jurídica. La experiencia acreditada dará lugar a una calificación aprobatoria o desaprobatoria. En la fórmula de evaluación de los proponentes sólo se considerarán, como variables, las tarifas y las garantías de construcción y de tráfico.

\* En relación con la minuta de contrato se aprobaron, entre otros aspectos: (1) precisar los plazos de las obligaciones de las partes; (2) definir los mecanismos de solución de las controversias contractuales a través de terceros; y (3) establecer responsabilidades de las partes sobre la consecución de la licencia ambiental (la gestión ante el Ministerio del Medio Ambiente estará a cargo del INVIAS), y sobre el cumplimiento de las

---

42. En las concesiones anteriores, la concesión se adjudicaba con estudios de factibilidad o fase II, y el concesionario era el encargado de realizar los estudios fase III.

43. Adicionalmente, se mantiene el esquema vigente de opciones de pago para mantener el equilibrio económico del contrato de concesión. La primera opción es alargar el período de la concesión, la segunda incrementar las tarifas hasta en un 30% y, por último, apórtes de la Nación.

disposiciones ambientales y el reconocimiento de los pasivos ambientales que se generen durante el período de construcción y operación del proyecto. (responsabilidad del concesionario) (Anexo 3).

\* Para solucionar el problema de predios, se incrementó la asignación para su compra en la vigencia de 1996.

\* De acuerdo con lo anterior, el INVIAS, en coordinación el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación, presentará a consideración del Comité de Participación Privada en Infraestructura la definición de los límites de las garantías de tráfico mínimo, los cambios en la minuta de contrato de acuerdo con los parámetros establecidos en el presente documento, y los pesos relativos en la fórmula de evaluación para las tarifas y las garantías de construcción y tráfico, entre otros aspectos, a más tardar en febrero de 1996.

### **III. RETOS INMEDIATOS**

#### **A. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL**

\* En febrero de 1995 se expidió el Decreto 288, mediante el cual se reestructura el INVIAS. Cabe destacar el cambio a una estructura por productos, en la cual se le otorga una mayor autonomía a las subdirecciones que se encargan integralmente de cada uno de los programas. Bajo este nuevo esquema se crearon las Subdirecciones de Construcción, Conservación, Valorización y Peaje, y las Oficinas de Atención de Riesgos y Prevención de Emergencias, Medio Ambiente, e Investigación y Desarrollo.

\* Si bien los resultados son alentadores, aún existe un amplio campo de acción para mejorar la gestión del sector vial. Para ello, el INVIAS contratará la asesoría de una firma consultora con amplia experiencia, la cual elaborará un diagnóstico de la situación actual, establecerá correctivos de corto, mediano y largo plazo, y acompañará al Instituto en el proceso de implantación de las acciones que se recomienden. Los términos de referencia para esta contratación deberán culminarse antes de finalizar 1995, de manera que la consultoría inicie labores durante el primer bimestre de 1996. Este proyecto será

financiado con recursos de crédito del Banco Mundial.

## B. SISTEMA DE INFORMACION GERENCIAL Y DE SEGUIMIENTO A LOS PROYECTOS

Enmarcado en el programa de evaluación de gestión desarrollado por INVIAS, se adelanta el diseño y la implantación de un sistema de información gerencial que permita contar con las herramientas de seguimiento y control del avance de las metas físicas anuales y de inversión de los proyectos del Plan Nacional de Desarrollo. El INVIAS deberá evaluar el avance a nivel de metas físicas, así como la revisión de la programación de las mismas para el período 1996-1998.

Adicionalmente, el desarrollo de esta herramienta permitirá mejorar la gestión del Instituto en la ejecución de recursos de crédito y otras labores de planeación necesarias para el cumplimiento de las metas consignadas en el Plan Nacional de Desarrollo.

## C. ESTRATEGIA DE VALORIZACION Y PEAJE

Las metas contempladas en el Plan Nacional de Desarrollo fueron establecidas con base en un agresivo plan de recaudo de valorización y peajes. Acorde con los estimativos del Plan, estos recursos ascienden a \$500.000 millones (pesos de 1994) para el cuatrienio 1995-1998. Entendiendo la importancia del desarrollo vial para el país, se presentará a consideración del CONPES un "Plan Nacional de Recaudo por Valorización y Peaje", a más tardar en marzo de 1996.

## D. CONCESIONES

De acuerdo con la evaluación del programa de concesiones y los lineamientos aprobados por el Comité de Participación Privada, en aspectos como la elaboración de estudios, la estructura y el sistema de evaluación de los procesos licitatorios y el esquema de contratación, y con las consideraciones consignadas en este documento, se presentará a



consideración del Comité de Participación Privada la definición de los límites de las garantías de tráfico mínimo, los cambios en la minuta del contrato de acuerdo con los parámetros establecidos en el presente documento, y los pesos relativos en la fórmula de evaluación para las tarifas y las garantías de construcción y tráfico, entre otros aspectos, a más tardar en febrero de 1996.

- \* En la presente vigencia se han estudiado y se encuentran en procesos de implantación medidas que permitirán fortalecer el programa de concesiones viales, lo cual ha ocasionado una reprogramación del cronograma de proyectos previstos en el Plan Nacional de Desarrollo. Esta deberá ser presentada al CONPES a más tardar en marzo de 1996.

**Cuadro No.1 - Programa anual de inversiones del Plan Nacional de Desarrollo 1995-1998**

(Cifras en millones de pesos de 1994)

PROGRAMA	PERIODO 1995-1998				TOTAL
	1995	1996	1997	1998	
RED TRONCAL	516.769	791.216	997.385	1.099.695	3.425.065
Rehabilitación y Mantenimiento	136.384	361.925	264.313	115.816	878.438
Construcción y Pavimentación	174.935	200.630	396.259	598.515	1.370.339
Participación Pública en Concesiones	56.885	110.787	137.542	190.068	495.282
Otras Inversiones Red Troncal	168.565	117.874	199.271	195.296	681.006

FUENTE: DNP-Plan Nacional de Desarrollo

**Cuadro No.2 - Recursos destinados a la Red de Carreteras  
Períodos 1991-1994 y 1995-1998**

(Cifras en millones de pesos de 1994)

PROGRAMA	Total periodo 1991-1994	Total periodo 1995-1998	Incremento %
TOTAL SECTOR VIAL	2.147.708	6.223.859	189.8
Red Troncal Inversión Privada		1.840.881	
Red Troncal Inversión Pública	1.705.490	3.425.065	100.8
Red Secundaria y Terciaria	442.218	957.913	116.6

FUENTE: Ley de Presupuesto-DNP-Plan Nacional de Desarrollo

**Cuadro No.3 - Recaudo histórico de peaje**  
Cifras en millones de pesos de 1994

Año	Ingreso presupuestado	Ingreso definitivo	Diferencia %
1992	84.638	94.612	12
1993	93.847	137.386	46
1994	135.060	144.753	7
1995	108.778	140.842	29
<b>Total 1992-1995</b>	<b>422.323</b>	<b>517.593</b>	<b>23</b>

FUENTE: INVIAS-Subdirección de Valorización y peaje.

**Cuadro No.4 - Recaudo histórico de valorización**  
Cifras en millones de pesos corrientes

Periodo	Proyecto (No.)	Total Predios (No.)	Pagos (No. de predios)	Recaudo Estimado
Antes de 1980	14	7.288	4	563
1981-1985	7	7.415	0	1.649
1986-1990	9	3.727	9	2.058
1991-1995	7	2.870	138	1.477
<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>21.300</b>	<b>151</b>	<b>5.747</b>

Fuente: INVIAS-Subdirección de Valorización y Peaje.

**Cuadro No.5 - Inversión histórica en distritos y regionales**  
Cifras en millones de 1994

Programa	1991	1992	1993	1994	1995	1996	Promedio
Distritos de Obras Seccionales	55.681	70.532	72.267	56.929	43.020	5.900	59.686

FUENTE: DNP-UIP; Ley de Presupuesto.

## Anexo 1

### Metas Físicas Anuales (Inversión Pública) Cifras en Km.

PROGRAMA	Const. (KM)	Pavim. (KM)	Rehabit. (Km)	Manten. (Km)	Mant. Per. (Km)
<b>METAS FISICAS AÑO 1995-1998</b>					
<b>RED TRONCAL</b>	<b>811</b>	<b>1.417</b>	<b>2.324</b>	<b>19.601</b>	<b>2.736</b>
<b>METAS FISICAS AÑO 1995</b>					
<b>RED TRONCAL</b>	<b>92</b>	<b>243</b>	<b>333</b>	<b>4.095</b>	<b>524</b>
Rehabilitación y Mantenimiento	-	-	287	2.828	524
Construcción y Pavimentación	60	243	46	1.256	-
Participación pública en concesiones	32	-	-	11	-
Otras inversiones Red Troncal	-	-	-	-	-
<b>METAS FISICAS AÑO 1996</b>					
<b>RED TRONCAL</b>	<b>98</b>	<b>334</b>	<b>888</b>	<b>7.292</b>	<b>1.033</b>
Rehabilitación y Mantenimiento	-	3	830	5.647	1.033
Construcción y Pavimentación	58	331	58	1.630	-
Participación pública en concesiones	40	-	-	15	-
Otras inversiones Red Troncal	-	-	-	-	-
<b>METAS FISICAS AÑO 1997</b>					
<b>RED TRONCAL</b>	<b>264</b>	<b>358</b>	<b>735</b>	<b>5.332</b>	<b>771</b>
Rehabilitación y Mantenimiento	-	3	604	4.226	771
Construcción y Pavimentación	198	355	131	1.101	-
Participación pública en concesiones	66	-	-	5	-
Otras inversiones Red Troncal	-	-	-	-	-
<b>METAS FISICAS AÑO 1998</b>					
<b>RED TRONCAL</b>	<b>357</b>	<b>482</b>	<b>368</b>	<b>2.882</b>	<b>408</b>
Rehabilitación y Mantenimiento	-	9	256	1.875	408
Construcción y Pavimentación	311	473	112	1.007	-
Participación pública en concesiones	46	-	-	-	-
Otras inversiones Red Troncal	-	-	-	-	-

FUENTE: DNP-Plan Nacional de Desarrollo

PROYECTOS	Aprop. inicial	Aprop. def.	Compromisos	Avance Aprop. def.	Plan de Desarrollo	Avance
					1994-1995	Plan 1995-1999 Compromisos
Neiva-Surabastos (Vanante de Neiva) y Puente sobre el río del Oro	-	-	-	-	1 448	0 0%
Intercambiador Puente del Sol (Bucaramanga)	-	-	-	-	3 940	0 0%
Circunvalar Barranquilla	-	-	-	-	10 000	0 0%
Accesos y vanantes de Cali	-	424	424	100 0%	59 100	0 7%
Acceso Transversal Carmen-Bosconia (Santana-La Gloria)	-	-	-	-	5 910	0 0%
Accesos Troncal de Occidente (La Yé-Ciénaga de Oro-Cereté Córdoba)	1 271	1 271	1 233	97 0%	1 970	82 5%
Accesos Troncal de Occidente (Chinu-San Andrés-Lonca Córdoba)	1 271	982	751	78 5%	3 940	19 1%
Vanante sur Espinal	-	-	-	-	2 970	0 0%
Circunvalar Galeras	2 712	2 712	2 712	100 0%	19 700	13 8%
Troncal sistema del Norte (Pasto-Buesaco-Mojamás)	847	655	655	100 0%	19 700	3 3%
Accesos a Pasto por Oriente y Occidente - Puentes Vía Panamericana	-	-	-	-	3 448	0 0%
Vanante de Ipiales	847	196	-	0 0%	985	0 0%
Paralela del Río Magdalena (Palermo - Pedraza - Plato)	-	-	-	-	37 430	0 0%
Vanante de Chiquinquirá	-	-	-	-	1 478	0 0%
Vía sistema al puerto de Santa Marta	-	-	-	-	7 880	0 0%
Vanante Calarcá-Circacia (sector Chagualá-La Cabeña)	-	-	-	-	4 000	0 0%
<b>Participación pública en concesiones</b>	<b>60 017</b>	<b>43 783</b>	<b>37 843</b>	<b>86 7%</b>	<b>495 282</b>	<b>7 7%</b>
Bogotá-Villavicencio	46 716	39 983	35 384	88 5%	108 153	32 7%
Bogotá-Puerto Salgar	8 475	1 084	200	18 5%	52 517	0 4%
Vías de Acceso del Sur y Sur-Occidente de Bogotá	-	-	-	-	19 700	0 0%
Vía Alternativa Buga-Buenaventura	-	-	-	-	70 329	0 0%
Túnel Santa Rosa Armero-Pereira-Manizales	-	-	-	-	16 535	0 0%
Avenida Cundinamarca - Santafé de Bogotá	-	-	-	-	83 164	0 0%
Pasto-Aeropuerto	1 695	327	-	0 0%	4 925	0 0%
Otras Concesiones	3 131	2 369	2 359	99 6%	139 959	1 7%
<b>Otras inversiones Red Troncal</b>	<b>167 459</b>	<b>176 104</b>	<b>158 840</b>	<b>90 2%</b>	<b>881 008</b>	<b>23 3%</b>

FUENTE: DPN-UIP

Anexo 2

Avance a nivel de compromisos por proyectos del Plan Nacional de Desarrollo

Cifras en millones de 1994

Corte a Octubre de 1995

PROYECTOS	Aprop. inicial	Aprop. def	Compromisos	Avance	Plan de Desarrollo 1994-1995	Avance
				Aprop. def		Plan 1995-1992
				%		%
<b>RED TRONCAL</b>	<b>549.839</b>	<b>520.564</b>	<b>465.554</b>	<b>89.4%</b>	<b>3.425.065</b>	<b>13.8%</b>
<b>Rehabilitación y Mantenimiento</b>	<b>123.871</b>	<b>119.197</b>	<b>102.211</b>	<b>85.7%</b>	<b>878.438</b>	<b>11.8%</b>
Troncal de Occidente (Rumichaca-Calamar)	41.031	40.380	35.813	88.7%	267.416	13.4%
Troncal de Occidente (Calamar-Barranquilla)	4.182	3.796	3.796	100.0%	34.000	11.2%
Troncal del Magdalena	14.315	14.452	12.252	84.8%	44.271	27.7%
Troncal Central	7.501	7.495	6.802	90.8%	32.957	20.6%
Troncal del Eje Cafetero	1.017	1.000	746	74.6%	36.139	2.1%
Transversal del Caribe	7.783	6.453	5.691	82.2%	67.353	8.4%
Transversal Medellín-Cúcuta-Puerto Santander (Incluyendo Puente Unión sobre el)	4.915	4.182	2.403	57.4%	49.470	4.9%
Transversal Buenaventura -Villavieco (Incluyendo variantes de Buenaventura y	16.901	16.592	11.474	69.2%	115.334	9.9%
Transversal Tumaco-Mocoa	3.736	5.500	5.473	99.5%	35.975	15.2%
Transversal Medellín-Bogotá	10.738	10.403	9.551	91.8%	52.598	18.2%
Puerto Boyacá-Chiquinquira-Tunja-Ramiriquí-Miraflores-Monterey	1.864	1.672	1.011	60.5%	19.680	5.1%
Cal-Loboguerrero	4.582	2.063	1.990	96.5%	18.794	10.6%
Sisga-Guateque-El Secreto	424	424	423	99.9%	11.404	3.7%
Villagarzón-Villavieco	424	327	327	100.0%	31.121	1.1%
Manquita-Manizales	-	-	-	-	27.375	0.0%
Pamplona-Saravena	-	-	-	-	5.728	0.0%
Aguaciana-Ocaña-Cúcuta	3.779	3.779	3.779	100.0%	27.100	13.9%
San José del Guaviare-Calamar	678	678	678	100.0%	1.723	39.3%
<b>Construcción y Pavimentación</b>	<b>198.293</b>	<b>181.500</b>	<b>166.561</b>	<b>91.8%</b>	<b>1.370.339</b>	<b>12.2%</b>
Carmen-Boscona-Valedupar-Badito-San Juan-Maicao (Incluye Puente Plato-Zam)	21.778	20.993	17.138	81.6%	72.698	23.6%
Medellín-Turbo	9.459	9.036	6.995	77.4%	65.930	10.6%
Vanante La Rometa-El Polo	8.475	8.188	8.009	97.8%	26.310	30.4%
Troncal del Llano (Villavieco-Yopal- Saravena)	13.878	15.495	15.395	99.4%	112.972	13.6%
Accesos Tunel Medellín-Santa Fe de Antioquia	1.695	1.309	97	7.4%	39.006	0.2%
Puerto Trunfo-Puerto Olaya-San Alberto	13.754	17.237	17.237	100.0%	43.038	40.0%
Viaducto Pereira-Dos Quebradas	11.952	7.546	7.291	96.6%	24.822	29.4%
Puente G L Valencia Río Anán	4.237	3.852	3.824	99.3%	8.267	46.3%
Puente Río Guaviare en Puerto Arturo	1.271	1.271	847	66.7%	8.854	9.6%
Bucaramanga-Alto El Escondido-Cúcuta	5.932	2.010	2.010	100.0%	47.459	4.2%
Turbo-Puerto Rey	1.695	1.695	1.695	100.0%	24.750	6.8%
Sogamoso-Aguazul	6.186	6.186	6.186	100.0%	22.632	27.3%
Atamira-Florencia	12.500	12.500	12.395	99.2%	44.143	28.1%
Vanante Mamonal - Gambote y Vanante de Cartagena	1.271	1.265	1.245	98.4%	36.787	3.4%
Mocoa-Pitalito	4.237	2.730	2.503	91.7%	19.143	13.1%
Granada-San José del Guaviare	3.390	1.176	1.176	100.0%	14.230	8.3%
Quibdó-Medellín (sector Quibdó - Ciudad Bolívar)	7.545	6.697	5.450	81.4%	26.087	20.9%
Paso por la Cordillera Central (Transversal Buga-Chaparral-Melgar y/o Ibagué-Arm)	-	-	-	-	59.100	0.0%
Puerto Rey-Montena (Incluido el acceso a Montería y rehabilitación puente sobre	7.449	7.449	6.730	90.3%	45.202	14.9%
Cartagena-Lomita Arena	5.508	5.387	5.387	100.0%	15.532	34.7%
Puerto Berrio-Qsneros	5.932	5.932	5.932	100.0%	30.498	19.5%
Mocoa-San Francisco - El Encano	2.119	1.271	830	65.3%	7.359	11.3%
Ansermanuevo-La Virginia-Irra	3.644	3.644	3.644	100.0%	37.565	9.7%
Neiva-San Vicente (Subbase)	6.780	5.085	4.843	95.2%	15.234	31.8%
Asia-Apiá-Las Animas-Quibdó y La Virginia-Apiá	3.559	3.559	2.825	79.4%	39.293	7.2%
<b>Circuito Ecoturístico Huila-Cauca</b>						
Popayán-Puracé-La Plata-Laberinto	2.138	2.132	2.080	97.5%	25.610	8.1%
Popayán-Inzá-La Plata	1.695	1.309	1.277	97.6%	11.820	10.8%
San Agustín - Pitalito - Isnos - Popayán	450	354	90	25.5%	9.850	0.9%
Transversal Depresión Momposina (Puerta de Hierro-Mompox-Banco-Arjona-Cu)	4.760	4.212	3.401	80.7%	50.766	6.7%
Lonca-San Bernardo del Viento-Moñitos-Santa Lucía	508	508	339	66.7%	27.088	1.3%
Las Animas-Nuquí	1.695	897	897	100.0%	7.051	12.7%
Puente San Miguel-Villagarzón-Mocoa	1.695	1.695	1.695	100.0%	15.646	10.8%
La Espineta-Río Mira-Río Mataje	1.271	982	558	56.8%	12.261	4.6%
Acceso a la Mojana (Majagüey-San Marcos-El Viajano)	1.661	1.505	883	58.7%	19.700	4.5%
Santa Fe de Antioquia-Puerto Valdívila	-	-	-	-	20.222	0.0%
Popayán-Tambo-Pacífico	1.271	1.271	1.271	100.0%	6.895	18.4%
Puerto López-Puerto Gaitán-Puerto Carreño	2.119	1.926	1.926	100.0%	9.850	19.6%
Troncal Central del Norte (Duitama-Soatá-Málaga-Pamplona)	1.271	982	982	100.0%	37.430	2.6%
Circunvalares de San Andrés y Providencia	847	655	524	80.0%	14.775	3.5%
<b>Variantes y accesos</b>	<b>12.663</b>	<b>11.559</b>	<b>10.952</b>	<b>94.7%</b>	<b>214.464</b>	<b>5.1%</b>
Vanante de Miraflores (Vanante de Ibagué)	-	-	-	-	3.940	0.0%
Anillo Vial de Cúcuta	3.532	3.532	3.390	96.0%	9.850	34.4%
Vanante de Rionegro	847	655	655	100.0%	4.925	13.3%
Vanante de Tunja	1.334	1.133	1.133	100.0%	9.850	11.5%

PROYECTOS	Aprop. inicial	Aprop. def.	Variación
			%
Puerto López-Puerto Gaitán-Puerto Carreño	2.119	1.926	-9,1%
Troncal Central del Norte (Duitama-Soatá-Málaga-Pamplona)	1.271	982	-22,8%
Circunvalares de San Andrés y Providencia	847	655	-22,8%
<b>Variantes y accesos</b>	<b>12.663</b>	<b>11.559</b>	<b>-8,7%</b>
Vanante de Mirolindo (Variante de Ibagué)	-	-	
Anillo Vial de Cúcuta	3.532	3.532	0,0%
Variante de Riohacha	847	655	-22,8%
Variante de Tunja	1.334	1.133	-15,1%
Neva-Surabastos (Variante de Neva) y Puente sobre el río del Oro	-	-	
Intercambiador Puerta del Sol (Bucaramanga)	-	-	
Circunvalar Barranquilla	-	-	
Accesos y vanantes de Cali	-	424	
Acceso Transversal Carmen-Bosconia (Santana-La Gloria)	-	-	
Accesos Troncal de Occidente (La Yca Ciénaga de Oro-Cereté Córdoba)	1.271	1.271	0,0%
Accesos Troncal de Occidente (Chinu-San Andrés-Lonca Córdoba)	1.271	982	-22,8%
Variante sur Espinal	-	-	
Circunvalar Galeras	2.712	2.712	0,0%
Troncal alterna del Norte (Pasto-Buesaco-Mojarras)	847	655	-22,8%
Accesos a Pasto por Oriente y Occidente - Puentes Vía Panamericana	-	-	
Variante de Ipiales	847	196	-76,8%
Paralela del Río Magdalena (Paiermo - Pedraza - Plato)	-	-	
Variante de Chiquinquirá	-	-	
Vía alterna al puerto de Santa Marta	-	-	
Variante Calarcá-Circacia (sector Chagualá-La Cabaña)	-	-	
<b>Participación pública en concesiones</b>	<b>60.017</b>	<b>43.763</b>	<b>-27,1%</b>
Bogotá-Villavicencio	46.716	39.983	-14,4%
Bogotá-Puerto Salgar	8.475	1.084	-87,2%
Vías de Acceso del Sur y Sur-Occidente de Bogotá	-	-	
Vía Alterna Buga-Buenaventura	-	-	
Túnel Santa Rosa Armenia-Pereira-Manizales	-	-	
Avenida Cundinamarca (Santafé de Bogotá)	-	-	
Pasto-Aeropuerto	1.695	327	-80,7%
Otras Concesiones	3.131	2.369	-24,4%
<b>Otras inversiones Red Troncal</b>	<b>167.459</b>	<b>176.104</b>	<b>5,2%</b>
FUENTE: DPN-UIP			

<b>Anexo 3</b>			
<b>Apropiación definitiva</b>			
Cifras en millones de 1994			
Corte a Octubre de 1995			
<b>PROYECTOS</b>	<b>Aprop. inicial</b>	<b>Aprop. def.</b>	<b>Variación</b>
			%
<b>RED TRONCAL</b>	<b>549,639</b>	<b>520,564</b>	<b>-5.3%</b>
<b>Rehabilitación y Mantenimiento</b>	<b>123,871</b>	<b>119,197</b>	<b>-3.8%</b>
Troncal de Occidente (Rumichaca-Calamar)	41,031	40,380	-1.6%
Troncal de Occidente (Calamar-Barranquilla)	4,182	3,796	-9.2%
Troncal del Magdalena	14,315	14,452	1.0%
Troncal Central	7,501	7,495	-0.1%
Troncal del Eje Cafetero	1,017	1,000	-1.7%
Transversal del Canbe	7,783	6,453	-17.1%
Transversal Medellín-Cúcuta-Puerto Santander (Incluyendo Puente Unión sobre e	4,915	4,182	-14.9%
Transversal Buenaventura -Villavicencio ( Incluyendo vanantes de Buenaventura	16,901	16,592	-1.8%
Transversal Tumaco-Mocoa	3,736	5,500	47.2%
Transversal Medellín-Bogotá	10,738	10,403	-3.1%
Puerto Boyacá-Chiquinquirá-Tunja-Raminqui-Miraflores-Monterey	1,864	1,672	-10.3%
Cali-Loboguerrero	4,582	2,063	-55.0%
Sisga-Guateque-El Secreto	424	424	0.0%
Villagarzón-Villavicencio	424	327	-22.8%
Manquita-Manizales	-	-	-
Pampiona-Saravena	-	-	-
Aguacilar-Ocaña-Cúcuta	3,779	3,779	0.0%
San José del Guaviare-Calamar	678	678	0.0%
<b>Construcción y Pavimentación</b>	<b>198,293</b>	<b>181,500</b>	<b>-8.5%</b>
Carmen-Bosconia-Valledupar-Badillo-San Juan-Maicao (Incluye Puente Plato-Za	21,778	20,993	-3.6%
Medellín-Turbo	9,459	9,036	-4.5%
Vanante La Romelia-El Pollo	8,475	8,188	-3.4%
Troncal del Llano (Villavicencio-Yopal- Saravena)	13,878	15,495	11.7%
Accesos Túnel Medellín-Santa Fé de Antioquia	1,695	1,309	-22.8%
Puerto Trunfo-Puerto Olaya-San Alberto	13,754	17,237	25.3%
Viaducto Pereira-Dos Quebradas	11,952	7,546	-36.9%
Puente G L Valencia Río Anan	4,237	3,852	-9.1%
Puente Río Guaviare en Puerto Arturo	1,271	1,271	0.0%
Bucaramanga-Alto El Esconal-Cúcuta	5,932	2,010	-66.1%
Turbo-Puerto Rey	1,695	1,695	0.0%
Sogamoso-Aguazul	6,186	6,186	0.0%
Altamira-Florencia	12,500	12,500	0.0%
Vanante Mamonal - Gambote y Vanante de Cartagena	1,271	1,265	-0.5%
Mocoa-Pitalito	4,237	2,730	-35.6%
Granada-San José del Guaviare	3,390	1,176	-65.3%
Quibdó-Medellín (sector Quibdó - Ciudad Bolívar)	7,545	6,697	-11.2%
Paso por la Cordillera Central (Transversal Buga-Chaparral-Melgar y/o Ibagué-Ar	-	-	-
Puerto Rey-Montería. (Incluido el acceso a Montería y rehabilitación puente sobre	7,449	7,449	0.0%
Cartagena-Lomita Arena	5,508	5,387	-2.2%
Puerto Berlo-Cisneros	5,932	5,932	0.0%
Mocoa-San Francisco - El Encano	2,119	1,271	-40.0%
Ansermanuevo-La Virginia-Irra	3,644	3,644	0.0%
Neiva-San Vicente (Subbase)	6,780	5,085	-25.0%
Asia-Apiá-Las Animas-Quibdó y La Virginia-Apiá	3,559	3,559	0.0%
Circuitos Ecoturísticos Huila-Cauca	-	-	-
Popayán-Puracé-La Plata-Laberinto	2,138	2,132	-0.2%
Popayán-Inzá-La Plata	1,695	1,309	-22.8%
San Agustín - Pitalito - Isnos - Popayán	450	354	-21.4%
Transversal Depresión Momposina (Puerta de Hierro-Mompox-Banco-Arjona-Cu	4,760	4,212	-11.5%
Lorica-San Bernardo del Viento-Moñitos-Santa Lucía	508	508	0.0%
Las Animas-Nuquí	1,695	897	-47.1%
Puente San Miguel-Villagarzón-Mocoa	1,695	1,695	0.0%
La Esperiella-Río Mira-Río Mataje	1,271	982	-22.8%
Acceso a la Mojana ( Majagual-San Marcos-El Viajano )	1,661	1,505	-9.4%
Santa Fé de Antioquia-Puerto Valdivia	-	-	-
Popayán-Tambo-Pacífico	1,271	1,271	0.0%



Anexo 4

Avance a nivel de pagos por proyectos del Plan Nacional de Desarrollo

Cifras en millones de 1994

Corte a Octubre de 1995

PROYECTOS	Aprop. inicial	Aprop. def.	Pagos	Avance	Plan de Desarrollo	Avance
				Aprop. def %	1994-1995	Plan 1995-1998 %
<b>RED TRONCAL</b>	<b>549,839</b>	<b>520,564</b>	<b>240,552</b>	<b>46.2%</b>	<b>3,425,065</b>	<b>7.0%</b>
<b>Rehabilitación y Mantenimiento</b>	<b>123,871</b>	<b>119,197</b>	<b>45,705</b>	<b>38.3%</b>	<b>878,438</b>	<b>5.2%</b>
Troncal de Occidente (Rumichaca-Calamar)	41,031	40,380	19,384	49.5%	267,416	7.5%
Troncal de Occidente (Calamar-Barranquilla)	4,182	3,796	-	0.0%	34,000	0.0%
Troncal del Magdalena	14,315	14,452	5,621	38.9%	44,271	12.7%
Troncal Central	7,501	7,495	2,106	28.1%	32,957	6.4%
Troncal del Eje Cafetero	1,017	1,000	403	40.3%	36,139	1.1%
Transversal del Canbe	7,783	6,453	671	10.4%	67,353	1.0%
Transversal Medellín-Cúcuta-Puerto Santander (Incluyendo Puente Unión sobre el	4,915	4,182	179	4.3%	49,470	0.4%
Transversal Buenaventura-Villavicencio (Incluyendo vanantes de Buenaventura	16,901	16,592	6,369	38.4%	115,334	5.5%
Transversal Tumaco-Mocoa	3,736	5,500	4,727	85.9%	35,975	13.1%
Transversal Medellín-Bogotá	10,738	10,403	2,160	20.8%	52,598	4.1%
Puerto Boyacá-Chiquinquirá-Turja-Ramiriquí-Miraflores-Monterey	1,864	1,672	847	50.7%	19,680	4.3%
Cal-Loboguenero	4,582	2,063	-	0.0%	18,794	0.0%
Sisga-Gustaque-El Secreto	424	424	287	67.8%	11,404	2.5%
Vilagarzón-Villavicencio	424	327	-	0.0%	31,121	0.0%
Maniquita-Marzales	-	-	-	-	27,375	0.0%
Pampiona-Saravena	-	-	-	-	5,728	0.0%
Aguaclara-Ocaña-Cúcuta	3,779	3,779	1,672	44.3%	27,100	6.2%
San José del Guaviare-Calamar	678	678	678	100.0%	1,723	39.3%
<b>Construcción y Pavimentación</b>	<b>198,293</b>	<b>181,500</b>	<b>91,842</b>	<b>50.7%</b>	<b>1,370,339</b>	<b>8.7%</b>
Carmen-Bosconia-Valledupar-Badito-San Juan-Maicao (Incluye Puente Plato-Za	21,778	20,993	14,841	70.7%	72,698	20.4%
Medellín-Turbo	9,459	9,036	4,929	54.6%	65,930	7.5%
Vanante La Romera-El Polo	8,475	8,158	2,464	30.1%	26,310	9.4%
Troncal del Llano (Villavicencio-Yopal-Saravena)	13,878	15,495	10,949	70.7%	112,972	9.7%
Accesos Túnel Medellín-Santa Fé de Antioquia	1,695	1,309	-	0.0%	39,006	0.0%
Puerto Trunfo-Puerto Olaya-San Alberto	13,754	17,237	10,163	59.0%	43,038	23.6%
Viaducto Pereira-Dos Quebradas	11,952	7,548	3,166	42.0%	24,822	12.8%
Puente G. L. Valencia Río Anán	4,237	3,852	2,050	53.2%	8,267	24.8%
Puente Río Guaviare en Puerto Arturo	1,271	1,211	67	5.3%	8,854	0.8%
Bucaramanga-Alto El Escondido-Cúcuta	5,932	2,010	649	32.3%	47,459	1.4%
Turbo-Puerto Rey	1,695	1,695	1,695	100.0%	24,750	6.8%
Sogamoso-Aguazú	6,186	6,186	4,276	69.1%	22,632	18.9%
Atarima-Florencia	12,500	12,500	4,996	40.0%	44,143	11.3%
Vanante Mamonal - Gambote y Vanante de Cartagena	1,271	1,265	-	0.0%	36,787	0.0%
Mocoa-Pitalito	4,237	2,730	2,501	91.6%	19,143	13.1%
Granada-San José del Guaviare	3,390	1,116	1,058	90.0%	14,230	7.4%
Quibdó-Medellín (sector Quibdó - Ciudad Bolívar)	7,545	6,697	2,358	35.2%	26,087	9.0%
Paso por la Corallera Central (Transversal Buga-Chaparral-Meigán y/o Ibagué-Ar	7,449	7,449	857	11.5%	59,100	0.0%
Puerto Rey-Montaña (Incluido el acceso a Montería y rehabilitación puente sobre	5,508	5,387	3,542	65.7%	45,202	1.9%
Cartagena-Lomita Arena	5,932	5,932	5,932	100.0%	15,532	22.8%
Puerto Berrio-Cisneros	2,119	1,271	55	4.3%	30,498	19.5%
Mocoa-San Francisco - El Encano	3,644	3,644	3,644	100.0%	7,359	0.7%
Ansemanuevo-La Virginia-Irta	6,780	5,385	94	1.9%	37,565	9.7%
Neiva-San Vicente (Subbase)	3,559	3,559	701	19.7%	15,234	0.6%
Asia-Apiá-Las Animas-Quibdó y La Virginia-Apiá	-	-	-	-	39,293	1.8%
Circuito Ecoturístico Huila-Cauca	2,138	2,112	12	0.6%	25,610	0.0%
Popayán-Puracé-La Plata-Labernito	1,695	1,309	-	0.0%	11,820	0.0%
Popayán-Inzá-La Plata	450	354	90	25.5%	9,850	0.9%
San Agustín - Pitalito - Isnos - Popayán	4,760	4,212	535	12.7%	50,766	1.1%
Transversal Depresión Momposina (Puente de Hierro-Mompox-Banco-Ajona-C	508	508	57	11.2%	27,088	0.2%
Lonca-San Bernardo del Viento-Mofitos-Santa Lucía	1,695	597	897	99.9%	7,051	12.7%
Las Animas-Nuquí	1,695	1,695	1,632	96.3%	15,646	10.4%
Puente San Miguel-Vilagarzón-Mocoa	1,271	982	-	0.0%	12,261	0.0%
La Espineña-Río Mira-Río Mataje	1,661	1,505	174	11.5%	19,700	0.9%
Acceso a la Mojana (Majagual-San Marcos-El Viajero)	-	-	-	-	20,222	0.0%
Santa Fé de Antioquia-Puerto Valdivia	1,271	1,211	1,271	100.0%	6,895	18.4%
Popayán-Tambo-Pacífico	2,119	1,926	1,356	70.4%	9,850	13.8%
Puerto López-Puerto Gaitán-Puerto Carreño	1,271	982	-	0.0%	37,430	0.0%
Troncal Central del Norte (Dutama-Soatá-Málaga-Pampiona)	847	655	-	0.0%	14,775	0.0%
Circunvalares de San Andrés y Providencia	-	-	-	-	-	-
<b>Variantes y accesos</b>	<b>12,663</b>	<b>11,559</b>	<b>4,931</b>	<b>42.7%</b>	<b>214,464</b>	<b>2.3%</b>
Vanante de Miroindo (Vanante de Ibagué)	-	-	-	-	3,940	0.0%
Anillo Vial de Cúcuta	3,532	3,532	1,651	46.7%	9,850	16.8%
Vanante de Riohacha	847	655	-	0.0%	4,925	0.0%
Vanante de Turja	1,334	1,133	500	44.1%	9,850	5.1%
Neiva-Surabastos (Vanante de Neiva) y Puente sobre el río del Oro	-	-	-	-	3,448	0.0%

PROYECTOS	Aprop. inicial	Aprop. def.	Pagos	Avance	Plan de Desarrollo	Avance
				Aprop. def. %	1994-1995	Por 1995-1995
Intercambiador Puerta del Sol (Bucaramanga)	-	-	-	-	3.340	0,0%
Circunvalar Barranquilla	-	-	-	-	10.000	0,0%
Accesos y vanantes de Cali	-	424	-	0,0%	59.100	0,0%
Acceso Transversal Carmen-Bosconia (Santana-La Gloria)	-	-	-	-	5.910	0,0%
Acceso Troncal de Occidente (La Yé-Ciénaga de Oro-Cereté Córdoba)	1.271	1.271	-	0,0%	1.970	0,0%
Acceso Troncal de Occidente (Chiru-San Andrés-Lonca Córdoba)	1.271	982	68	6,9%	3.940	1,7%
Vanante sur Espinal	-	-	-	-	2.970	0,0%
Circunvalar Galeras	2.712	2.712	2.712	100,0%	19.700	13,8%
Troncal alterna del Norte (Pasto-Buesaco-Mojarrás)	847	655	-	0,0%	19.700	0,0%
Accesos a Pasto por Oriente y Occidente - Puentes Vía Panamericana	-	-	-	-	3.448	0,0%
Vanante de Ipiales	847	196	-	0,0%	985	0,0%
Paralela del Río Magdalena (Palermo - Pedraza - Plato)	-	-	-	-	37.430	0,0%
Vanante de Chiquinquirá	-	-	-	-	1.478	0,0%
Vía alterna al puerto de Santa Marta	-	-	-	-	7.880	0,0%
Vanante Calarcá-Circacia (sector Chagualá-La Cabaña)	-	-	-	-	4.000	0,0%
<b>Participación pública en concesiones</b>	<b>60.017</b>	<b>43.763</b>	<b>6.311</b>	<b>14,4%</b>	<b>495.282</b>	<b>1,3%</b>
Bogotá-Vilavencio	46.716	39.983	5.810	14,5%	108.153	5,4%
Bogotá-Puerto Saigar	8.475	1.084	-	0,0%	52.517	0,0%
Vías de Acceso del Sur y Sur-Occidente de Bogotá	-	-	-	-	19.700	0,0%
Vía Alterna Buga-Buenaventura	-	-	-	-	70.329	0,0%
Túnel Santa Rosa Armenia-Perera-Manzales	-	-	-	-	16.535	0,0%
Avenida Cundinamarca (Santafé de Bogotá)	-	-	-	-	83.164	0,0%
Pasto-Aeropuerto	1.695	327	-	0,0%	4.925	0,0%
Otras Concesiones	3.131	2.369	502	21,2%	139.959	0,4%
<b>Otras inversiones Red Troncal</b>	<b>167.459</b>	<b>176.104</b>	<b>96.594</b>	<b>54,9%</b>	<b>881.008</b>	<b>14,2%</b>

FUENTE DPN-UIP

## Anexo 5

### Programa de Concesiones - Minuta de contrato

Se recomienda que, para el desarrollo del programa de concesiones viales, el INVIAS tenga en cuenta los siguientes aspectos, que serían integrados a la minuta de contrato:

- \* El cumplimiento de las obligaciones de las partes, deberá someterse, en la medida de lo posible, a plazos precisos que otorguen certeza a los contratantes.
- \* La solución a las posibles discrepancias que surjan entre las partes durante la ejecución del Contrato, serán absueltas por los mecanismos de solución de las controversias contractuales a través de terceros, señalados en el capítulo VIII de la ley 80 de 1993. Lo anterior, sin perjuicio del ejercicio de las potestades derivadas de las cláusulas excepcionales al derecho común, las cuales sólo tendrán aplicación en los casos en que sean imprescindibles de acuerdo con la ley.

En la medida de lo posible, los contratos deberán definir los eventos que causarán prestaciones mutuas entre las partes durante la ejecución del contrato (reducción del tráfico mínimo, aumento del tráfico máximo, no aumento de tarifas, requerimientos ambientales, fuerza mayor, suspensión de la ejecución, obras complementarias, entre otras). Del mismo modo, se precisará el método y sistema para cuantificar y pagar el valor de dichas prestaciones, de manera que la ocurrencia de los eventos previstos no de lugar a futuras renegociaciones. Adicionalmente, deberán discriminarse las posibles causales de terminación anticipada del contrato de concesión, señalando de manera clara y unívoca los mecanismos de cuantificación de las prestaciones que puedan surgir así como su forma de pago.

- \* La responsabilidad del trámite y consecución de la licencia ambiental -cuando ésta se

requiera de acuerdo con la ley-, estará a cargo de la entidad contratante<sup>1</sup>, para lo cual se deberán fijar plazos realistas, de conformidad con las normas que rigen esta actividad. Sin embargo, la entidad podrá establecer, a cargo del Concesionario, algunas responsabilidades concretas para tal fin, sin que esto implique el traslado de la obligación de obtener la respectiva licencia. El cumplimiento del plan de manejo ambiental y la responsabilidad que de su desconocimiento se derive, estará a cargo del Concesionario.

- \* El contrato de concesión deberá describir las obligaciones de la entidad contratante, relacionadas con los trámites presupuestales necesarios para atender las prestaciones que surjan a cargo de la entidad durante la ejecución del contrato.
- \* Deberán establecerse detalladamente mecanismos para garantizar los derechos de los financiadores sobre el proyecto, en caso de incumplimiento del Concesionario frente a tales financiadores o frente a la entidad. Lo anterior con el fin de dar continuidad al proyecto sin afectar los derechos de la entidad.
- \* La obligación de adquirir los predios necesarios estará a cargo de la entidad pública. Dicha obligación deberá tener plazos precisos de tal manera que se garantice que para el inicio de cada tramo se cuente con la totalidad de los predios necesarios para dicho tramo. Lo anterior, sin perjuicio de que el Concesionario asuma algunas obligaciones concretas relativas a la adquisición de predios, tales como el pago del valor de los mismos.
- \* El contrato deberá regular las modificaciones accionarias del Concesionario, con el fin de garantizar razonablemente la continuidad de los socios iniciales, sin desconocer posibles mecanismos de capitalización futura.

---

<sup>1</sup> Para la apertura de procesos licitatorios cuyo objeto sea la ejecución de un proyecto que requiera licencia ambiental, deberá contarse previamente con la aprobación por parte de la autoridad competente de la alternativa ambientalmente viable, de acuerdo con el Diagnóstico de Alternativas debidamente aprobado, de ser éste necesario.

- \* Deberá preverse la necesidad de que el Concesionario demuestre a satisfacción que ha conseguido los recursos necesarios para el adelanto del proyecto (cierre financiero) evitando así el inicio de obras cuya culminación no esté asegurada financieramente.