



INFRAESTRUCTURA CLAVE PARA LA COMPETITIVIDAD



CÁMARA COLOMBIANA
DE LA **INFRAESTRUCTURA**
SECCIONAL OCCIDENTE

Temas

La infraestructura y los TLC: Costos y rezago

La prioridad para los sectores productivos

Pasos en la dirección correcta

Los faltantes

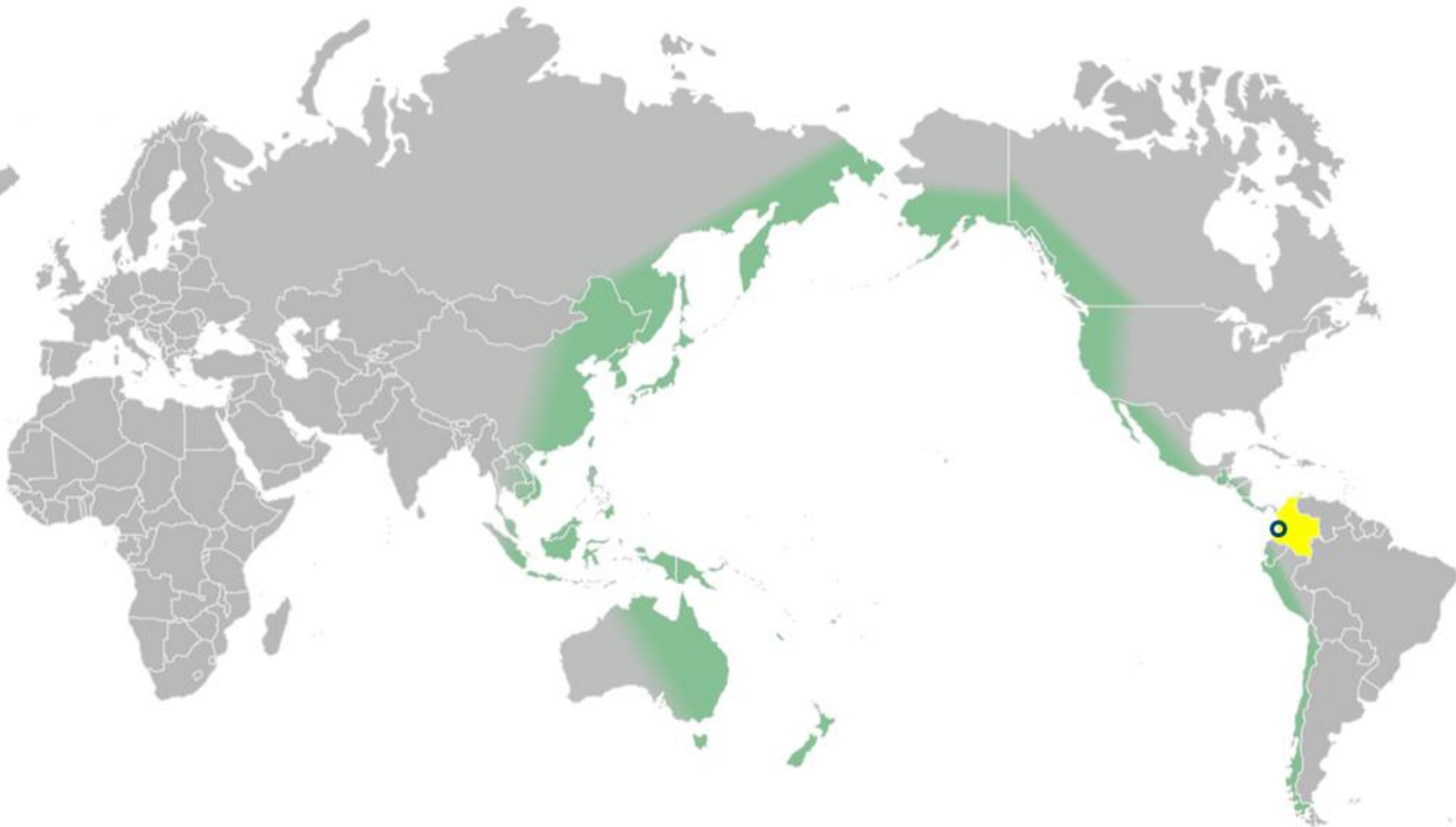
Temas

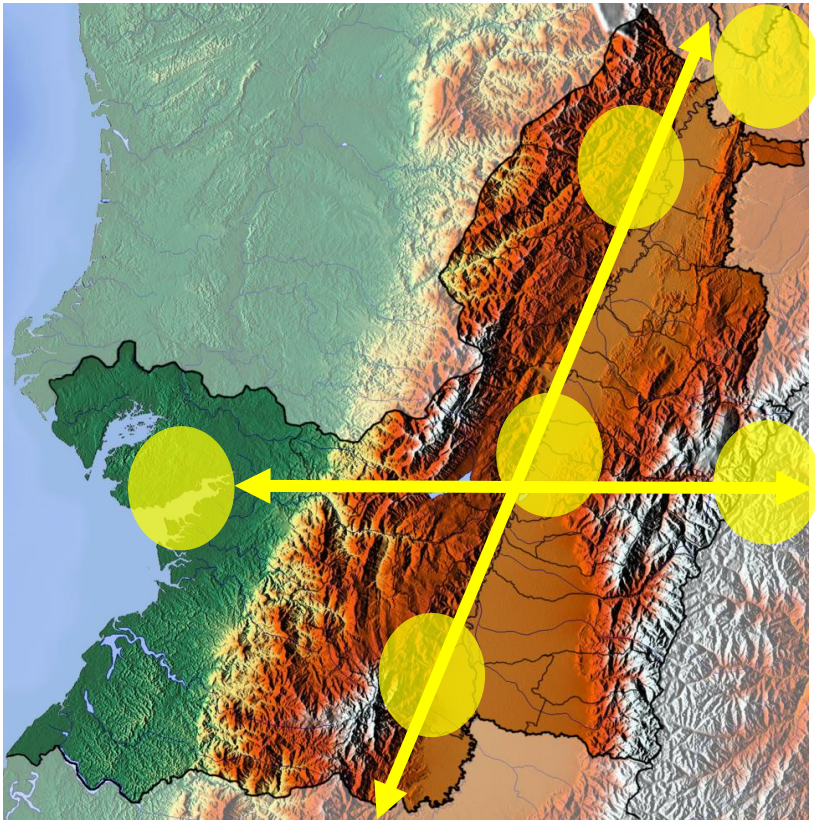
La infraestructura y los TLC: Costos y rezago

La prioridad para los sectores productivos

Pasos en la dirección correcta

Los faltantes

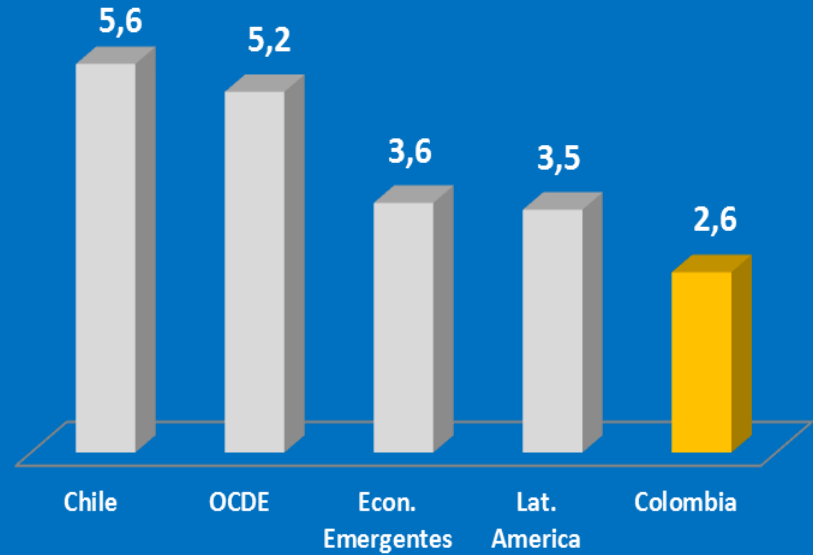




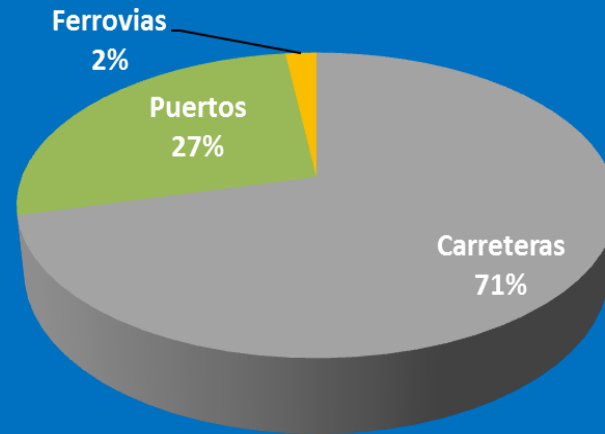
Colombia ocupa el puesto **123 de 150** países en calidad de la infraestructura de carreteras

El 70% de la carga se transporta de los centros de producción a los puertos por carreteras

Calidad de las vías






Distribución de la carga por modo



Transportar un contenedor del Puerto de Hamburgo a Cartagena cuesta 2 veces menos que llevar el mismo contenedor de Cartagena a Bogotá



Imagen : Semana.com

DESCRIPCIÓN	GLOBAL	COLOMBIA
 Costos transporte terrestre	0,07 USD/Ton/Km*	0,15 USD/Ton/Km
 Densidad de las carreteras	187 Km/100Km2**	11 Km/100Km2
 Eficiencia volumen transportado	90 m3/Truck	65 m3/Truck
 Distancia recorrida por mes	14.500 Km/Truck	7.500 Km/Truck
 Días habilitados para transporte	365 Days/year	305 Days/year
* USA ** Francia		



Temas

La infraestructura y los TLC: Costos y rezago

La prioridad para los sectores productivos

Pasos en la dirección correcta

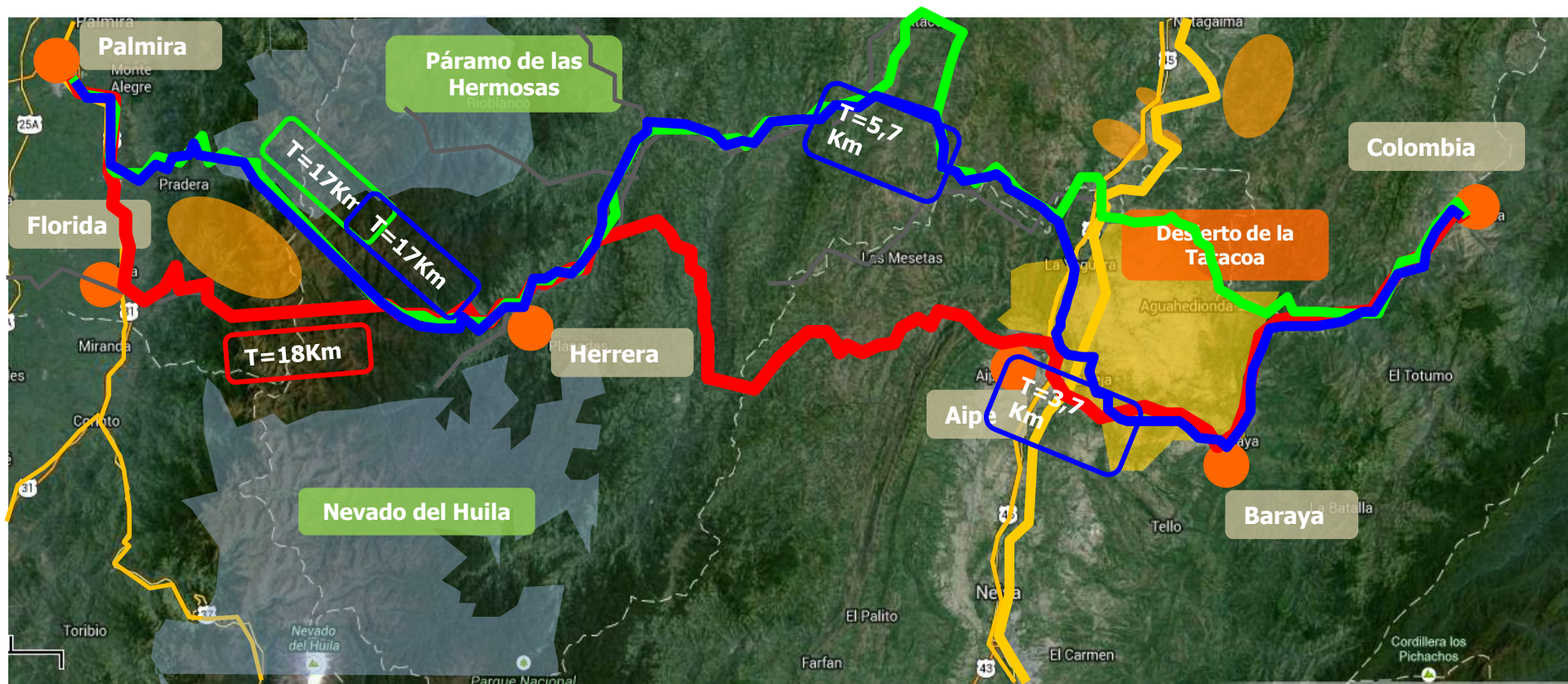
Los faltantes

Marítima-Férrea-Carretera-Aérea

1. Cruce de la Cordillera Ruta Pacífico – Orinoquía:
2. Vía Mulaló-Loboguerrero
3. Doble calzada Buga-Buenaventura
4. Doble calzada Santander de Quilichao Popayán
5. Doble calzada Pasto Rumichaca
6. Canal de acceso Puerto de Buenaventura
7. Movilidad en Buenaventura
8. Sistema Férreo del Pacífico
9. Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón



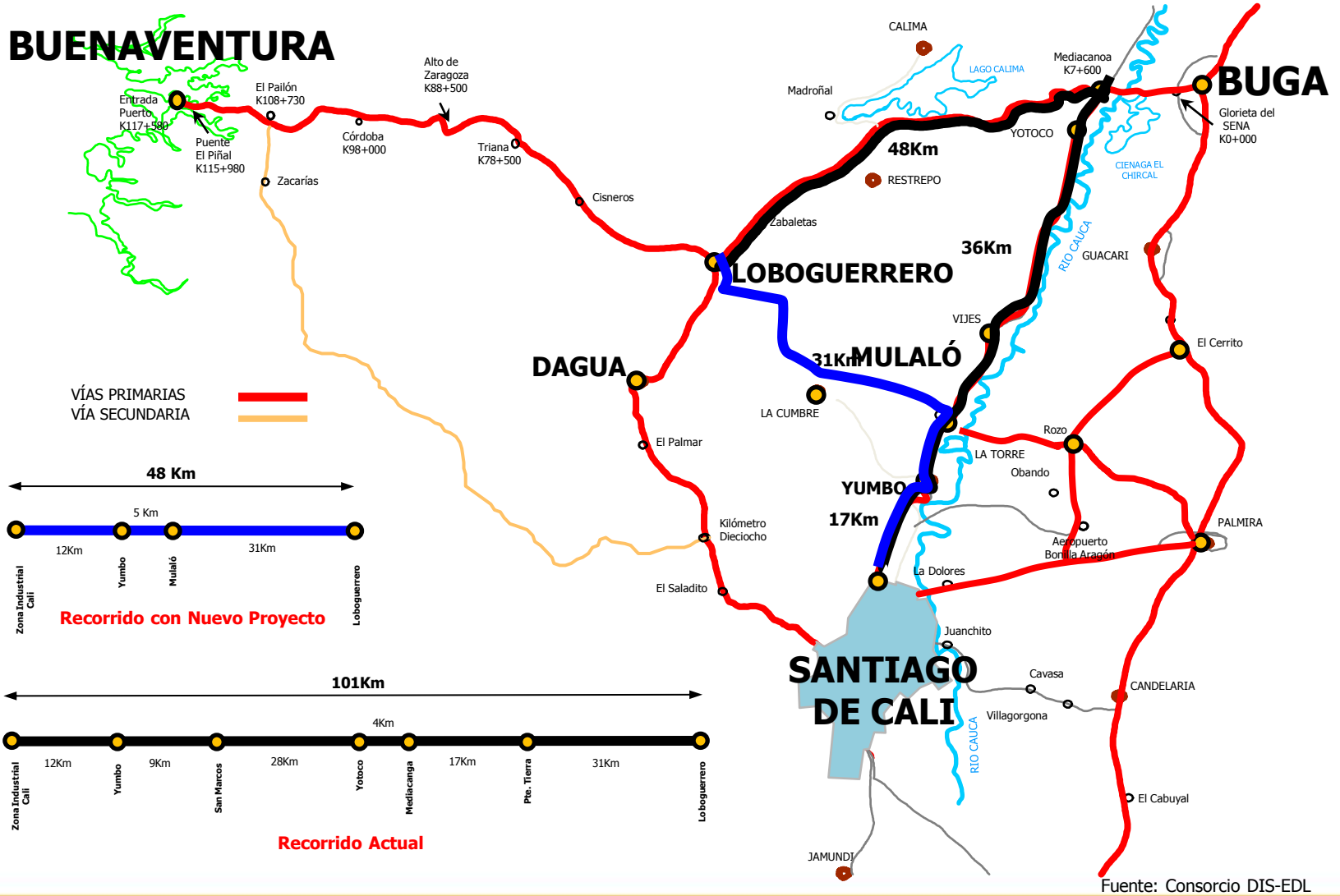
1. CRUCE PACÍFICO-ORINOQUÍA



- Municipio
- Red nacional
- Parque natural
- Parque natural-desierto
- Río
- Comunidad-Resguardo
- Ruta 1
- Ruta 2
- Ruta 5

Datos: Consorcio SANVAL- Imagen:Googlemaps
Cosntrucción imagen: CCI Occidente

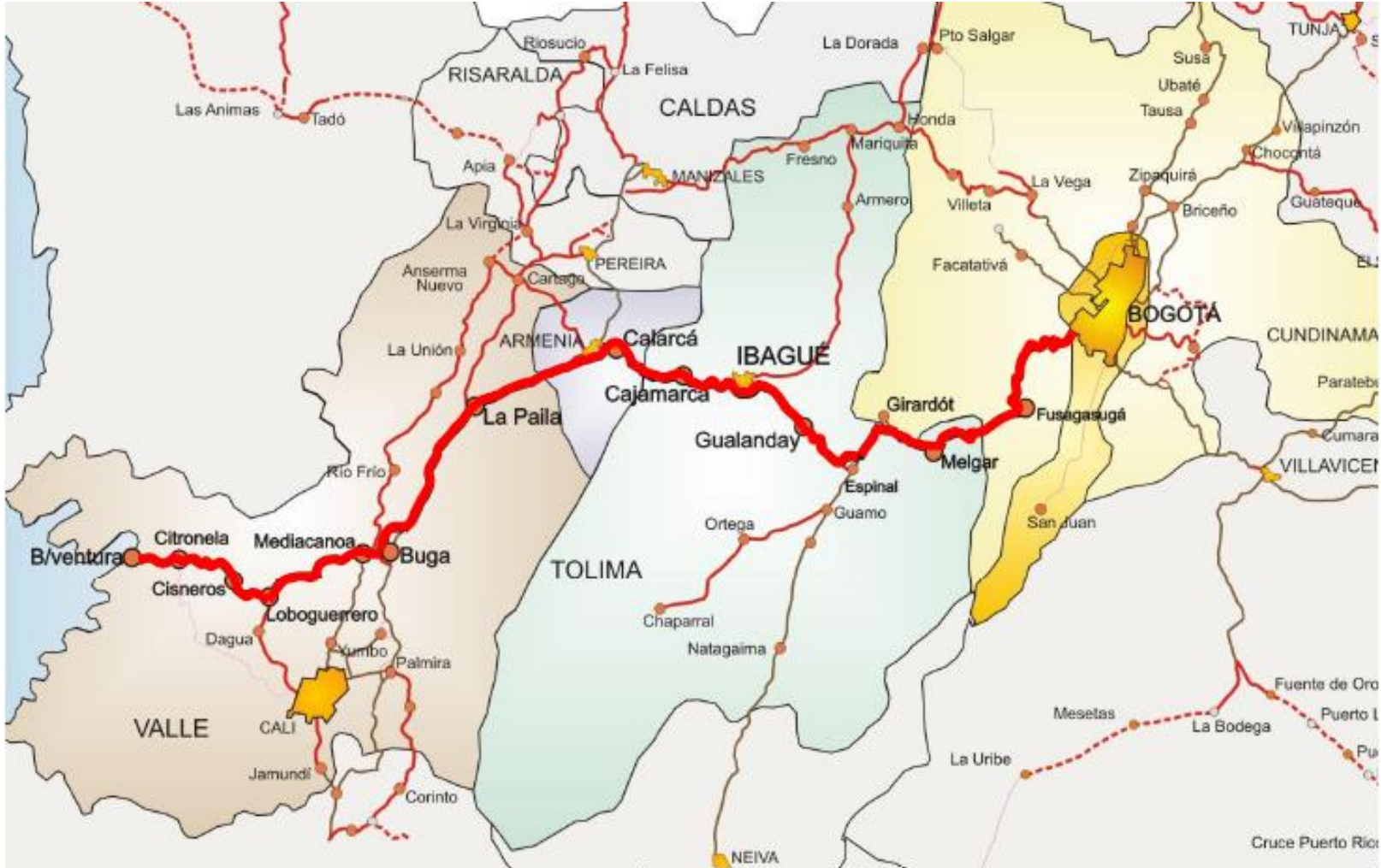
2. VIA MULALÓ-LOBOGUERRERO Y CALI DAGUA LOBOGUERRERO



Fuente: Consorcio DIS-EDL



3. DOBLE CALZADA BUGA-BUENAVENTURA



LONGITUD DEL CORREDOR: 493 km

Fuente: INVIAS



4. DOBLE CALZADA SANTANDER DE QUILICHAO-POPAYAN

5. DOBLE CALZADA PASTO-RUMICHACA



Fuente: Video ANI



Fuente: ANI



6. CANAL DE ACCESO A LA BAHIA DE BUENAVENTURA

Mantenimiento del Canal de acceso :

Este proyecto finalizó en diciembre de 2012

Inversión: \$20.000 USD millones

Proyecto de profundización :

El proyecto pretende llevar a 15,5 m el Canal para poder estar acorde a las especificaciones del Canal de Panamá por el cual transitarán motonaves POSPANAMAX que tienen calado superior a los 15m

Inversión: Estudios y diseños: \$5 USD Millones

Obra: \$80 USD millones

Estado: Gestión por parte de la gobernación y los privados

KM 0+000

CANAL INTERNO

KM
13+500

CANAL EXTERNO

KM
30+500

7. SISTEMA FÉRREO DEL PACÍFICO



Imagen:DNP

ANI

- 2 nuevas locomotoras para la fácil movilización de la carga en las zonas de pendiente
- Adjudicación consultoría para el Diseño de la Red Férrea Buga-Buenaventura
- En total son 498 km de concesión.
- El valor de la concesión asciende a \$120 millones de dólares
- El Tren de Occidente que era el concesionario inicial de este contrato todavía tiene a su cargo la construcción de 118 km comprendidos entre Cartago a Caimalito.
- Los 380 km restantes de la vía férrea del Pacífico están a cargo de Ferrocarril del Pacífico con la rehabilitación, operación y mantenimiento.
- **Carga en sept 2013: 10.000Ton/mes**
- **Meta en sept 2016: 80.000Tom/mes**



Temas

La infraestructura y los TLC: Costos y rezago

La prioridad para los sectores productivos

Pasos en la dirección correcta

Los faltantes

1. Avances institucionalidad

- ANI
- ANLA
- ANC “Colombia Compra Eficiente”
- Viceministerio de Transporte
- Financiera de Desarrollo Nacional
- Comisión Intersectorial de Infraestructura

2. Avances normativos

- Ley 1474 de 2011 – Artículo 87. Licitación de proyectos mínimo con estudios a fase II
- Ley de Asociaciones Público-Privadas (Ley 1508 de 2012)
- Ley de infraestructura (Ley 1682 de 2012)

3. Más recursos para inversión

- La inversión en infraestructura pasó de 1% en 2010 a 2% en el 2013
- La asignación presupuestal inicial para inversión en 2014 es de 7,4 billones. La más alta en la historia del sector para el inicio de una vigencia

4. Más y mejor ejecución de las entidades del sector

- El ritmo de construcción de dobles calzadas y los Corredores Prioritarios de Prosperidad ha significado una mejora en los niveles de ejecución de las entidades del sector transporte
- La ejecución del sector transporte en 2010 era de 76%, en 2013 alcanzó niveles de 92%
- En particular el Invías ha venido registrando una mejora significativa pasando de un nivel ejecución de 71% en 2010 a 87% en 2013

Los faltantes

- **Construir un “Master Plan” de Transporte de largo plazo acompañado de un modelo que garantice la eficiencia del gasto**
 - Priorización de proyectos y optimización de recursos
 - El plan debe enfocarse en conectar las autopistas de acceso a las ciudades y mejorar los accesos a los puertos, pasos de frontera y centros logísticos
- **Profundizar la inversión y la institucionalidad de la infraestructura en las regiones más pobres y aisladas. (Relación con la paz)**
 - En 2010 la inversión en vías secundarias y terciarias representó solo 0,3% del PIB frente a 0,9% del PIB en Perú
 - Se debe repensar la institucionalidad (INVIAS descentralizado)
 - Crear una institucionalidad fuerte para fomentar las iniciativas privadas en las regiones
- **Una política pública para el fortalecimiento de las pymes de ingeniería, las cuales representan más del 90% del universo empresarial del sector**
 - Se requiere una definición de pymes basada en el nivel de ventas de las empresas
 - Se deben crear mecanismos que promuevan el fortalecimiento de las pymes a través la acreditación de experiencia en subcontratación
- **El imperativo de la pre-inversión y la relegitimación de la ingeniería de consulta**
 - Los recursos destinados a pre-inversión deben alcanzar, por lo menos, entre el 3% y el 5% del total de la inversión, dependiendo de la complejidad de cada proyecto
 - Trabajar en los estudios y diseños de los proyectos que vienen después del Programa 4G



Los faltantes

- **Aprovechar las grandes inversiones que se avecinan para fortalecer la industria local, sin perjuicio de la competencia extranjera**
 - Garantizar la reciprocidad entre locales y extranjeros
 - Aprovechar la asociación entre locales y extranjeros como herramienta para la transferencia de tecnología, conocimientos y mejores prácticas
- **Ajustes a la institucionalidad vigente, especialmente a la ANI, ANLA y Agencia Nacional de Contratación**
 - Implementación de un área técnica en la ANI, que complemente la estructuración jurídica y financiera de las APP
 - Generar capacidades al interior del ANLA para que pueda responder a lo indicado en la Ley de Infraestructura
 - Diferenciar las compras masivas del Estado de la inversión en activos fijos productivos
- **Seguridad jurídica, solución ágil de conflictos y buenas prácticas de contratación**
 - Se debe garantizar a los inversionistas privados seguridad jurídica y estabilidad en los negocios
 - Promover mecanismos de concertación entre contratistas y el Estado para evitar la judicialización de la gestión contractual
 - Definir pliegos tipo para la contratación a nivel nacional y regional
- **Implementación de las leyes de APP y de Infraestructura**
 - Revisar la restricción de participación de 20% de recursos públicos en las iniciativas privadas. Esto debería depender de las particularidades de cada proyecto.
 - Darle celeridad a la reglamentación de los temas ambientales
 - Ley estatutaria de consulta a las comunidades



LUISA FERNANDA LOPERA

Coordinadora Técnica Seccional Occidente

Calle 64N No. 5BN-146 Oficina 402 G

PBX: (2) 4852565 – 6

FAX: (2) 8934844

llopera@infraestructura.org.co

Santiago de Cali – Colombia

www.infraestructura.org.co

Gracias

