

PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

-Viceministerio de infraestructura-

1. Resumen ejecutivo,

En el presente documento se desarrolla las propuestas que desde el viceministerio de infraestructura se creen convenientes. Los ajustes se enmarcan a cambios en temas de contratación como reformas institucionales del sector transporte. Dado que el posconflicto demanda mayor presencia del Estado, el rol de la infraestructura de transporte es necesaria. Intervenir lared regional no es suficiente, se requiere además hacer reformas en la institucionalidad y el modelo de gestión para garantizar la sostenibilidad en la provisión de Estado en las zonas de posconflicto y demás zonas apartadas donde hay una ausencia de servicios del públicos y privados.

De los ajustes propuestos por el viceministerio, aquellos referentes a los cambios en materia de contratación se espera un ajuste en el corto plazo de acuerdo con las facultades presidenciales. La implementación se espera tome un período de mediano plazo, entre 6 y 24 meses. Respecto a los cambios institucionales requeridos, el ajuste se propone a corto plazo, pero la implementación de los cambios institucionales deben seguir un proceso natural de perfeccionamiento el cual permitirá diseñar instituciones que atiendan las necesidades de los territorios que en la actualidad están marginados a causa del conflicto.

La rehabilitación de la red vial terciaria además de generar beneficios en el mediano y largo plazo en conectividad, permite en el corto generar empleo para las comunidades locales, lo cual, si ella se diseña para fomentar el emprendimiento, serán las comunidades del conflicto las nuevas mipymes en construcción de los territorios. Por ende, el orden geográfico de la implementación del proyecto para la rehabilitación de l red terciaria debe atender los territorios priorizados para el posconflicto, así como lo menciona el CONPES 3857.

En cuanto a la exigencia fiscal del programa se requiere 48,8 billones de pesos para los próximos 20 años. Donde se proveerá construirán, además de rehabilitar y conservar, cincuenta (50) kilómetros en promedio para cada municipio PDET y 42 kilómetros para el resto. Es decir con una inversión anual promedio de 2,5 billones de pesos durante 20 años se espera rehabilitar y expandir la totalidad de la malla vial terciaria. El viceministerio presenta las cien primeras intervenciones que se necesitarían en los municipios priorizados para el posconflicto (PDET). Por otra parte, omite el costeo de implementación de las reformas en contratación pues sería irresponsable generar costos en los que se incurrirían tales ajustes.

2. Marco normativo y de política,

De los componentes que se proponen desde el viceministerio de infraestructura se plantea modificar una serie de normas institucionales y necesidades que se han identificado previamente, ellas se describen en la tabla a continuación. Se plantean una serie de reformas y de nuevas leyes que incentiven y faciliten la inversión en infraestructura de transporte en los territorios más afectados por el conflicto armado lo que permitiría una respuesta rápida y adecuada del Gobierno Nacional en estas zonas.

El espíritu de las reformas y leyes que se presentan en el cuadro siguiente, es el de eliminar transitoria o definitivamente algunas trabas que impedirían la inversión de choque que se requiere para iniciar de forma adecuada el pos conflicto.

Para este propósito se pretende involucrar tanto a los gobiernos departamentales y municipales como al sector privado y la cooperación internacional para que, en conjunto con el Gobierno Nacional, realicen las obras de infraestructura de transporte que permita los territorios más afectados por el conflicto evidenciar de forma pronta y oportuna los beneficios reales de la paz.

Para lograr todo esto, es necesario redactar los cuerpos normativos que se aprobarán y socializarlos con las entidades del Gobierno Nacional pertinentes para que al final la aplicación de lo aprobado se haga de forma ágil y mancomunada.

Punto del Acuerdo	Producto	Tipo Ajustes	LEY a crear o ajustar
Punto 1: Desarrollo Integral Agrario	26 - Política de vías terciarias	Crear un patrimonio autónomo a cargo del Invias que canalice los diferentes recursos para el posconflicto, para la priorización, construcción, mantenimiento y rehabilitación de la red vial terciaria.	Creación de una Ley nueva.
Punto 1: Desarrollo Integral Agrario	26 - Política de vías terciarias	Facilitar la participación de las Mipymes, Juntas de Acción Comunal (JAC) y asociaciones comunitarias donde se les permita validar experiencia una vez sean subcontratadas. Asimismo, brindar exenciones tributarias a las mismas en los insumos para la construcción en las vías de los municipios de posconflicto.	Artículo nuevo en el estatuto de contratación.
Punto 1: Desarrollo Integral Agrario	26 - Política de vías terciarias	Permitir la ampliación del objeto y la adición de los plazos de obra en los contratos de concesión y/o la reducción tributaria, para que los actuales y futuros concesionarios incluyan en los contratos, la intervención de vías secundarias y terciarias. Involucrando grandes proyectos de infraestructura con Mipymes, comunidades o JAC.	Ley 1508 del 2013 y Ley 80 de 1993
Punto 1: Desarrollo Integral Agrario	26 - Política de vías terciarias	Todo proyecto que ejecuten las entidades a las que se refiere el artículo 2 de la Ley 80 de 1993 deberán ajustarse a los documentos contractuales tipo, definidos por Colombia Compra Eficiente. En cuanto se requiera por la especificidad del proyecto, crear o modificar documentos tipo, Colombia Compra Eficiente deberá avalar la propuesta.	Artículo nuevo en el estatuto de contratación.
Punto 1: Desarrollo Integral Agrario	26 - Política de vías terciarias	Permitir que los organismos multilaterales ejecuten obras financiadas con recursos públicos a través de convenios, acotado temporal y espacialmente para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de	Eliminación de inciso 3o del artículo 20 de la Ley 1150 del 2007.

		vía terciarias en los municipios de posconflicto.	
Punto 1: Desarrollo Integral Agrario	26 - Política de vía terciarias	Disminuir el monto mínimo, de forma temporal, de las APP para los proyectos de red vial secundaria y terciaria en los municipios priorizados para el posconflicto. Se deberá crear un reglamento especial para este tipo de APP que permitan a las comunidades validar su contrapartida presupuestal con aporte en especie y que facilite el procedimiento de estructuración y modifique los porcentajes de contrapartida.	Ley 1508 de 2013
Punto 1: Desarrollo Integral Agrario	26 - Política de vía terciarias	Establecer un marco legal que permita los acuerdos gobierno a gobierno para la construcción o desarrollo de grandes proyectos, incluida la operación y explotación de la infraestructura.	Creación de una Ley nueva.
Punto 1: Desarrollo Integral Agrario	26 - Política de vía terciarias	Modificar el inciso 4o del artículo 361 de la Constitución Política, para permitir que los municipios y departamentos priorizados en el marco del posconflicto puedan invertir en priorización, construcción, mantenimiento y rehabilitación de la red vial terciaria con los recursos que le correspondan del fondo de Ciencia Tecnología e Innovación del SGR.	Ley 1530 del 17 de mayo de 2013
Punto 1: Desarrollo Integral Agrario	26 - Política de vía terciarias	Establecer el método y sistema para la valorización en vías interurbanas y terciarias a cargo de la Nación en el marco del Art.23 de la Ley 105 de 1993.	Decreto reglamentario para reglamentar artículo 23 de la Ley 105 de 1993 y/o crear e

			necesaria para establecer el método y sistema
Punto 1: Desarrollo Integral Agrario	Recursos para dragados (Establecimiento las contraprestaciones por el uso de las terminales de transporte terrestre y puertos marítimos y fluviales, sus vías y canales de acceso)	Determinar el sistema y método para la fijación de la contraprestación con Recursos para dragados (Establecimiento las contraprestaciones por el uso de las terminales de transporte terrestre y puertos marítimos y fluviales, sus vías y canales de acceso) y que a su vez determine un porcentaje destinado al mantenimiento o profundización de los canales navegables fluviales.	Creación de una Ley nueva.
Punto 1: Desarrollo Integral Agrario	26 - Política de vias terciarias	Crear unas zonas orientadas al desarrollo de servicios y actividades logísticas, parques industriales, empresariales, agroindustriales y sociales. Estas zonas tienen el propósito mejorar los niveles de servicio de comercio exterior, competitividad y productividad del país incentivando la inversión nacional y extranjera, impulsando la construcción de infraestructura y las condiciones de vida en los territorios elegidos por el Gobierno Nacional. Estas zonas tendrían un régimen tributario especial, con el fin de atraer inversión privada para la generación de empleo.	Creación de una nueva Ley.
Punto 1: Desarrollo Integral Agrario	Ley Aprobada	Por medio del cual se dictan políticas en materia de gobierno corporativo de la ANI garantizando la robustez técnica de la entidad, y permitirle participar en APP de obras en otros sectores, como Educación, Defensa, Salud y los que se	Proyecto de Ley

3. Definición del plan,

El viceministerio de infraestructura, con el fin de cumplir a cabalidad los acuerdos de la Habana, ha encontrado necesario prestar atención a la red vial terciaria. Asimismo, veconveniente prestar atención a la intervención de puertos fluviales en algunas zonas donde el tránsito de personas, bienes y víveres sea por medios de transporte fluviales. Se

consideren prioritarios.

Punto 1: Desarrollo Integral Agrario	Reglamento para la Ley de Gestión del Riesgo en atención de desastres	Por medio del cual se adiciona al Libro 2 de la Parte 4 del Título 8 del Decreto 1079 de 2015 y se reglamentan los artículos 84 de la Ley 1523 de 2012 y 12 de la Ley 1682 de 2013, con el propósito de darle celeridad a la aprobación de dicho Proyecto, dada la alta probabilidad de ocurrencia del Fenómeno de la Niña y la importancia que tiene la reglamentación del artículo 84 de la Ley 1523, referente a atención de emergencias y manejo de desastres.	Proyecto de Decreto
Punto 1: Desarrollo Integral Agrario	26 - Política de vías terciarias	Los proyectos de vías terciarias deberán contar con un puntaje mínimo en el marco de la metodología planteada en el CONPES 3857 y en concordancia con la establecida por la comisión rectora del SGR en el seguimiento a proyectos, esta priorización estandarizada permitirá evaluar la necesidad y conveniencia de las inversiones en los territorios.	Ley 1530 del 17 de mayo de 20
Punto 1: Desarrollo Integral Agrario	Procedimiento para la restitución de vías públicas, urbanas o rurales, o zona para el paso de trenes e infraestructura de transporte.	Tiene como propósito establecer un procedimiento especial para la restitución de vías públicas, urbanas o rurales, o zona para el paso de trenes e infraestructura de transporte. Lo anterior en complemento de lo dispuesto en la ley 1228 de 2008 (Ley Fajas de Retiro). Que en su artículo 9 establece la facultad de los alcaldes.	Creación de una nueva Ley o adición de la Ley 1228 de 200

plantean trece componentes desde el viceministerio de infraestructura y cada uno de ellos se plantea unas líneas de acción que se consideran necesarias para ajustar a cabalidad tal propuesta.

Los componentes involucrados en la estrategia de la red terciaria con las respectivas líneas de acción son:

- Componente 1: Crear un fondo con patrimonio autónomo en el INVIAS que canalice los diferentes recursos para el posconflicto, para la priorización, construcción, mantenimiento y rehabilitación de la red vial terciaria.
 - Línea de acción 1: Creación de una ley que le otorgue patrimonio autónomo al INVIAS que canalice los recursos para el posconflicto y la gestión de la red vial terciaria.
 - Línea de acción 2: Socialización intergubernamental del proyecto de reforma.
 - Línea de acción 3: Trámite del proyecto de acuerdo a facultades extraordinarias.
- Componente 2: Modificar el estatuto de contratación para facilitar la participación de las mipymes, Juntas de Acción Comunal (JAC) y asociaciones comunitarias donde se les permita validar experiencia una vez sean subcontratadas y se permita brindar exenciones tributarias a las mismas en los insumos para la construcción en la vida de los municipios de posconflicto.
 - Línea de acción 1: Modificar el estatuto de contratación de la Ley 80 de 1993 y elaborar el proyecto de reforma.
 - Línea de acción 2: Socialización intergubernamental del proyecto de reforma.
 - Línea de acción 3: Trámite del proyecto de acuerdo a facultades extraordinarias.
- Componente 3: Alternativas de financiación para la rehabilitación y sostenimiento de la red terciaria.
 - Línea de acción 1: Realizar una revisión de alternativas de financiación que a otros países les permite sostener la malla vial terciaria sin necesidad de generarle cobro directo al usuario.
 - Línea de acción 2: De acuerdo a facultades extraordinarias. Modificar el inciso 4° del artículo 361 de la Constitución Política, para permitir que los territorios priorizados en el marco del posconflicto puedan invertir en priorización, construcción, mantenimiento y rehabilitación de la red terciaria con los recursos que le correspondan del fondo de Ciencia Tecnología e Innovación del SGR.
 - Línea de acción 3: De acuerdo a facultades extraordinarias. Modificar el artículo 23 de la Ley 105 de 1993 las alternativas que permitan aplicarse en el contexto nacional para financiar la rehabilitación de la red vial terciaria. Entre ellas se incluyen, cobro por impuestos IVA, pagos por valorización de los terrenos, participaciones directas o parafiscales.

- Componente 4: Establecer zonas orientadas al desarrollo de servicios y actividades logísticas, parques industriales, empresariales, agroindustriales y sociales. Dichas zonas están orientadas a mejorar los niveles de servicio de comercio exterior, competitividad y productividad del país incentivando la inversión nacional y extranjera, impulsando la construcción de infraestructura y las condiciones de vida en los territorios elegidos por el Gobierno Nacional.
 - Línea de acción 1: Identificar la zonas estratégicas para el desarrollo de dichas actividades que requieran una mayor atención por parte del gobierno central y que tengan un potencial para mejorar los niveles de servicio de comercio externo.
 - Línea de acción 2: De acuerdo a facultades extraordinarias. Otorgar una reglamentación establecida que otorgue un régimen tributario especial que permita atraer inversión extranjero y demanda de empleo a dichas zonas.
- Componente 4: Ampliar la gestión Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).
 - Línea de acción 1: Evaluar la estructura del gobierno corporativo con el fin de robustecer la capacidad técnica de la entidad.
 - Línea de acción 2: De acuerdo a facultades extraordinarias. Modificar el decreto 4165 del 2011 para permitirle otorgar y administrar concesiones acordadas a través de Alianza Público Privadas (APP) en sectores de Educación, Salud, Defensa y otros que se consideren prioritarios.
- Componente 5: Mitigación de los riesgos ambientales y fortalecimiento de la atención de emergencias y manejo de desastres.
 - Línea de acción 1: De acuerdo a facultades extraordinarias. Adicionar al Libro 2 de la Parte 4 del Título 8 del Decreto 1079 de 2015 y se reglamentan los artículos 84 de la Ley 1523 de 2012 y 12 de la Ley 1682 de 2013.
 - Línea de acción 2: Socialización intergubernamental del proyecto de reforma.
 - Línea de acción 3: Trámite del proyecto de acuerdo a facultades extraordinarias.
- Componente 6: Implementación del CONPES 3857
 - Línea de acción 1: Consolidar en una única base los 142.000 kilómetros de vías terciaria que permitan ordenar por vía, según los criterios de priorización del INVIAS y el CONPES 3857 la necesidad de la intervención. Asimismo, estimar el costo de la intervención con el fin de presupuestar el esfuerzo fiscal.
 - Línea de acción 2: Para los PDET, caracterizar el estado actual de su acervo vial, evaluar los municipios con mayor necesidad de intervención vial, así como priorizar y costear las vías que requieren mayor atención.
 - Línea de acción 3: De la base consolidada establecer a nivel municipal los niveles de intervención y a partir de ellos, establecer las vías que requieren

mayor atención, siguiendo los criterios de priorización del INVIAS y el CONPES 3857.

- Componente 7: Establecer un procedimiento especial para la restitución de vías públicas, urbanas o rurales, o zona para el paso de trenes e infraestructura de transporte.
 - Línea de acción 1: Revisar el efectos de las facultades otorgadas en la Ley 1228 del 2008 a los autoridades locales y diagnosticar la conveniencia de la inclusión de facultades a la fuerza pública por medio del gobierno nacional bajo coyunturas donde hay distorsión del orden público.
 - Línea de acción 2: De Del diagnóstico de la evaluación, otorgar las facultades complementarias necesarias al gobierno nacional con el fin de restaurar el orden público y las vías de hecho.
- Componente 8: Encadenar los proyectos de concesión 4G con proyectos de obra de la red vial regional que permitan incluir a las mipymes.
 - Línea de acción 1: De acuerdo a facultades extraordinarias. Modificar la Ley 1508 del 2013 y la Ley 80 de 1993 para permitir la ampliación del objeto y la adición de los plazos de obra en los contratos de concesión y/o la reducción tributaria.
 - Línea de acción 2: De acuerdo a facultades extraordinarias. Permitir que los actuales y futuros concesionarios incluyan en los contratos, la intervención de vías secundarias y terciarias, involucrando grandes proyectos de infraestructura con mipymes, comunidades o JAC.
 - Línea de acción 3: Trámite del proyecto de acuerdo a facultades extraordinarias.
- Componente 9: Estandarización de los proyectos tipo.
 - Línea de acción 1: De acuerdo a facultades extraordinarias. Modificar el Estatuto de Contratación con el fin de que todo proyecto que ejecuten las entidades a las que se refiere el artículo 2 de la Ley 80 de 1993 deban ajustarse a los documentos contractuales tipo, definidos por Colombia Compra Eficiente. En cuanto se requiera por la especificidad del proyecto, crear o modificar documentos tipo, Colombia Compra Eficiente deberá avalar la propuesta.
- Componente 10: Ejecución de obras públicas la construcción, rehabilitación y mantenimiento de vías terciarias en los municipios de posconflicto con recursos multilaterales.
 - Línea de acción 1: De acuerdo a facultades extraordinarias. Modificar de inciso 3o del artículo 20 de la Ley 1150 del 2007 para permitir que los organismos multilaterales ejecuten obras financiadas con recursos públicos a través de convenios, acotado temporal y espacialmente.

- Componente 11: Montos mínimos para la Alianzas Público Privada (APP), creación de APP de pequeña denominación.
 - Línea de acción 1: De acuerdo a facultades extraordinarias. Modificar la Ley 1508 del 2013 para disminuir el monto mínimo, de forma temporal, de las APP para los proyectos de red vial secundaria y terciaria en los municipios priorizados para el posconflicto.
 - Línea de acción 2: De acuerdo a facultades extraordinarias. Crear un reglamento especial para este tipo de APP que permitan a las comunidades validar su contrapartida presupuestal con aporte en especie y que facilite el procedimiento de estructuración y modifique los porcentajes de contrapartida.
- Componente 12: Acuerdos Gobierno a gobiernos para la construcción o desarrollo de grandes proyectos, incluida la operación y explotación de la infraestructura del transporte
 - Línea de acción 1: De acuerdo a facultades extraordinarias. Elaboración de proyecto de ley para la construcción o desarrollo de grandes proyectos, incluida la operación y explotación de la infraestructura del transporte.
 - Línea de acción 2: Socialización intergubernamental del proyecto de reforma
 - Línea de acción 3: Trámite del proyecto de acuerdo a facultades extraordinarias.

4. Ruta de implementación

4.1. Orden temporal

De los componentes mencionados en el inciso tres (3), se definen la secuencia temporal de las acciones que se deben llevar a cabo para la implementación de los componentes. La mayoría de las acciones deben ejecutarse en el corto plazo con el fin de usufructuar en corto plazo los beneficios de las reformas propuestas. A continuación se presenta el cronograma mencionado.

Tabla 2. Cronograma de las estrategias.

META	FECHA		
	CORTO	MEDIANO	LARGO

	PLAZO	PLAZO	PLAZO
· Componente 1			
o Línea de acción 1	X		
o Línea de acción 2		X	
o Línea de acción 3		X	
· Componente 2			
o Línea de acción 1	X		
o Línea de acción 2		X	
o Línea de acción 3		X	
· Componente 3			
o Línea de acción 1	X		
o Línea de acción 2		X	
o Línea de acción 3		X	
· Componente 4			
o Línea de acción 1	X		
o Línea de acción 2		X	
· Componente 4			
o Línea de acción 1	X		
o Línea de acción 2		X	
· Componente 5			
o Línea de acción 1		X	
o Línea de acción 2		X	
o Línea de acción 3		X	
· Componente 6			
o Línea de acción 1		X	
o Línea de acción 2		X	
o Línea de acción 3		X	
· Componente 7			
o Línea de acción 1	X		
o Línea de acción 2		X	
· Componente 8			
o Línea de acción 1		X	
o Línea de acción 2		X	
o Línea de acción 3		X	
· Componente 9			
o Línea de acción 1		X	
· Componente 10			
o Línea de acción 1		X	

Componente 11			
o Línea de acción 1		X	
o Línea de acción 2		X	
Componente 12			
o Línea de acción 1		X	
o Línea de acción 2		X	
o Línea de acción 3		X	

4.2 Secuencia geográfica,

El orden geográfico de las intervenciones en lo que respecta a proyectos de infraestructura, en especial para la rehabilitación de la red terciaria se ordena según el orden de priorización municipal, éste definido en la siguiente sección. Se priorizará intervenir a los municipios que tienen menor densidad vial en red terciaria y mayor incidencia del conflicto armado.

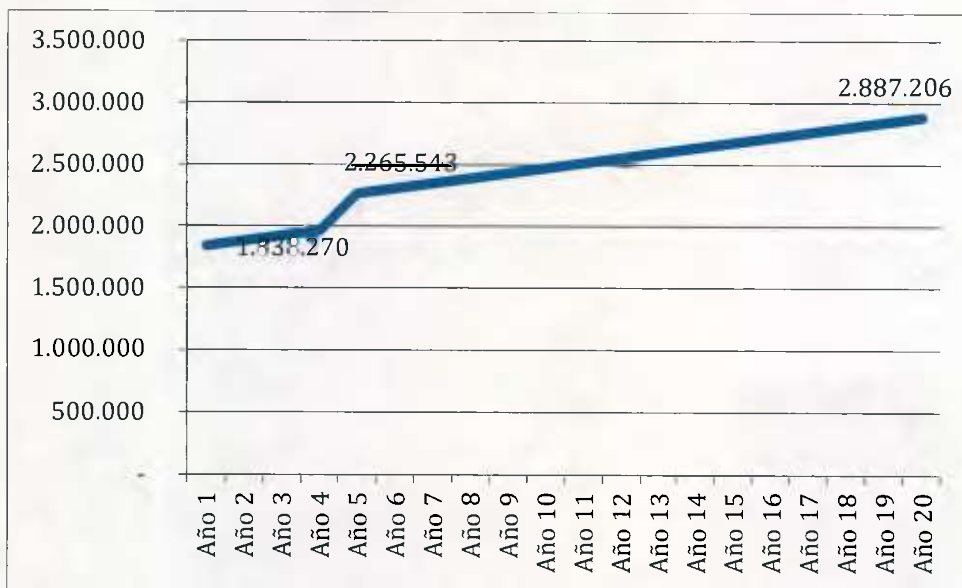
Por otra parte, dado que se proponen reformas de contratación, ellas no siguen un orden geográfico puesto que en algunos casos rige para todo el territorio y en otros únicamente para los territorios de posconflicto.

5. Financiamiento,

Costeo e implementación del programa para la rehabilitación de la red terciaria,

Para rehabilitar la red terciaria, se plantea un plan de inversión a 20 años el cual sigue los lineamientos planteados en el CONPES 3857 del 2016. A continuación, se desarrolla la planeación desarrollada por el DNP. Del ejercicio se costea una inversión total estimada de 48,8 billones de pesos se espera rehabilitar los 142.000 kilómetros de la red terciaria con los que cuenta el país. Del gráfico 1, se muestra la inversión total año, el primer año se estipula una inversión de 1,83 billones de pesos, con una tasa de crecimiento de la inversión promedio de 2,4%. Una inversión promedio anual de 2,44 billones de pesos.

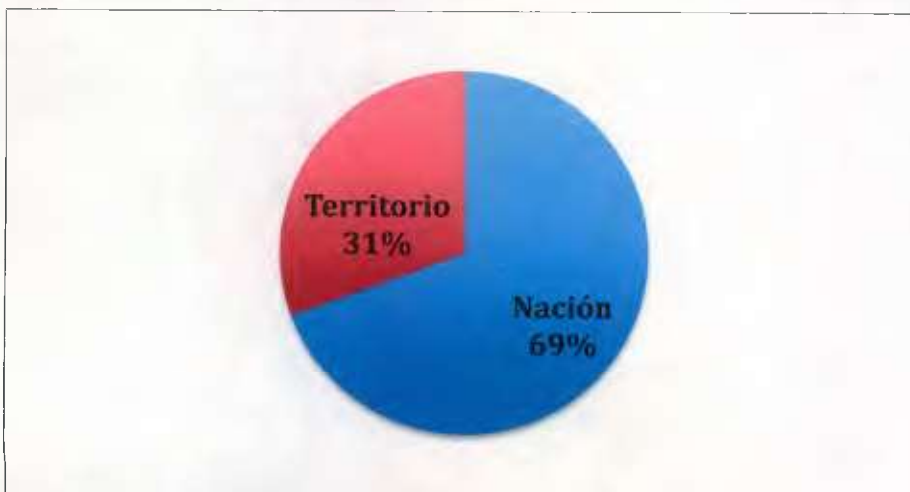
Gráfico1. Inversión total por año durante 20 años.



Fuente: Cálculos propios basados en datos del DNP-DIES.

Se presupuesta una inversión de 46,700 millones de pesos en promedio para cada municipio durante los próximos veinte años. De ellos, 30,760 millones de pesos, el 69%, corresponde a inversión que proviene de la nación y 13,550 millones de pesos son recursos propios de los delos territorios, correspondiente al 31% restante (ver gráfico 2).

Gráfico2. Participación de la nación y los territorios en el posconflicto.

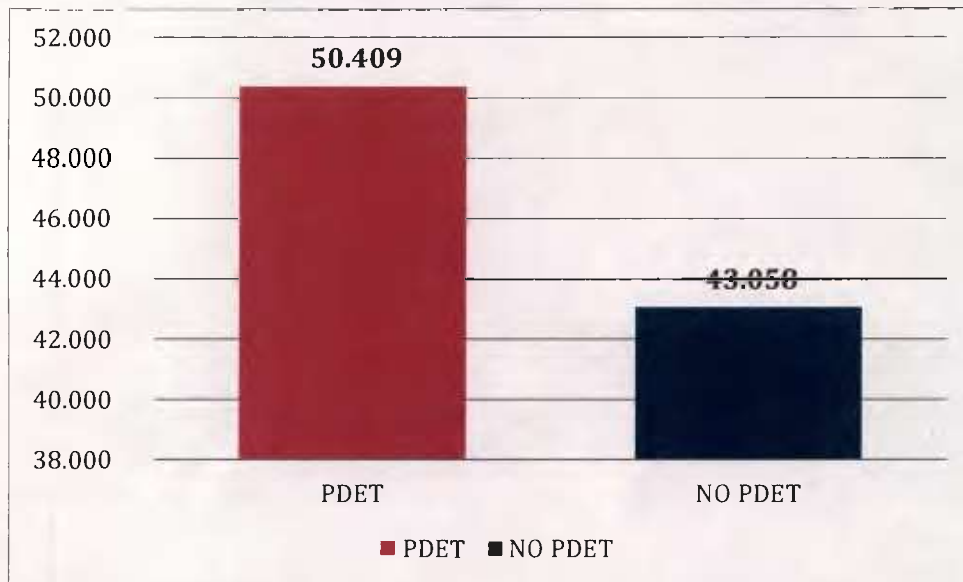


Fuente: Cálculos propios basados en datos del DNP-DIES.

Sin embargo, es claro que la política para la ampliación y rehabilitación de la red terciaria además de ser una política para aliviar la pobreza, fortalecer la institucionalidad y conectar a los hogares aislados, es un compromiso de los acuerdos que permitirán consolidar la paz

en el territorio y proveer a los mismos de oportunidades en el posconflicto, ello pues existe una relación inversa entre densidad vial terciaria e intensidad del conflicto armado (ver gráfico A1). Por ello, se plantea una priorización generosa con los municipios de paz, los cuales tendrán una inversión total para el programa mayor correspondiente 50,410 millones de pesos, mientras aquellos no priorizados, tendrán 43,060 millones (ver gráfico 3).

Gráfico3. Inversión promedio por municipios según su priorización.

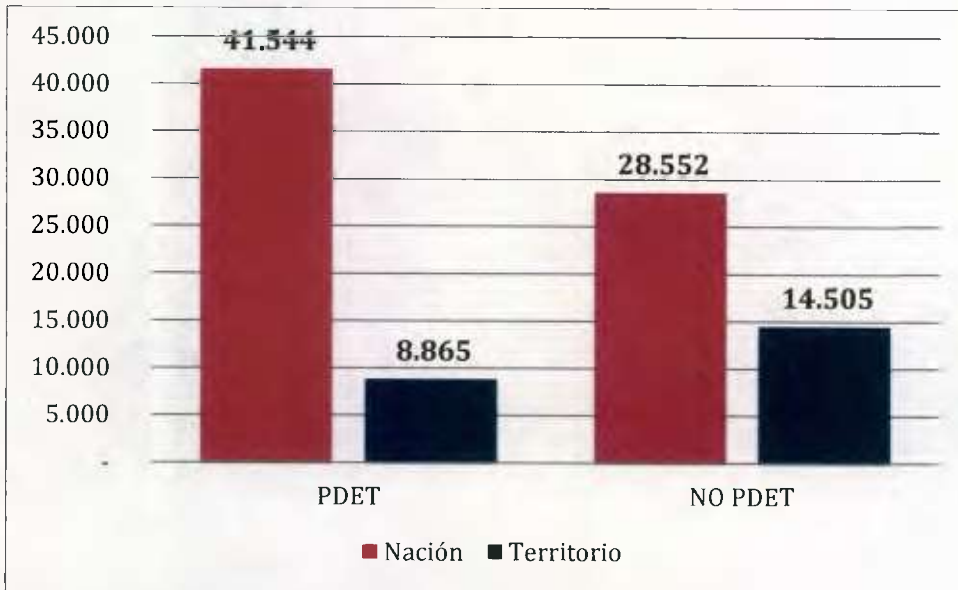


Fuente: Cálculos propios basados en datos del DNP-DIES.

Fuentes de financiación,

Para los municipios de paz, la responsabilidad fiscal de la nación es mayor, mientras los territorios tienen menos cargas dado la debilidad institucional y los bajos niveles de recaudo. Para los 20 años, la nación invertirá, en promedio, 41,800 millones para los PDET y 28,600 al resto.

Ilustración 4. Fuentes de inversión por municipios priorizados.

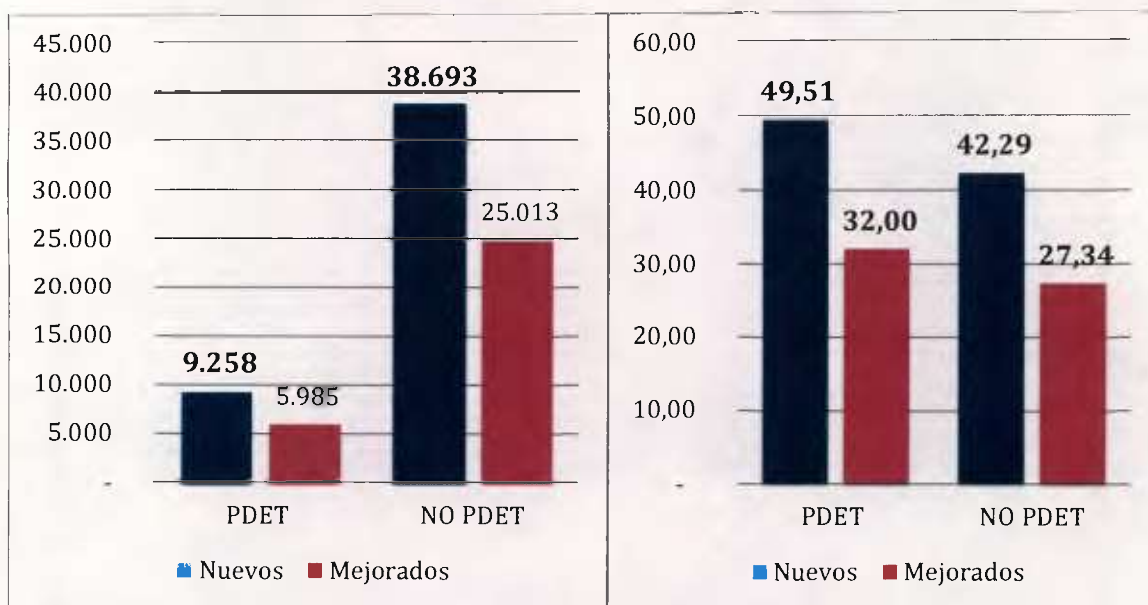


Fuente: Cálculos propios basados en datos del DNP-DIES.

Ampliación de la red,

Con estos recursos se plantean construir para los 20 años 47.951 kilómetros adicionales de red terciaria, en promedio 42,3 kilómetros para cada municipio. De ellos, se construirán 38.693 kilómetros para los municipios no priorizados y 9.258 kilómetros, 49,5 kilómetros para municipio PDET. Asimismo, se plantea mejorar y conservar para el total del programa 30.988, bajo los cuales se espera que de ellos 25.013 kilómetros para los municipios no priorizados y 5,985 para los municipios priorizados, en promedio cada a municipio priorizado y no priorizada le corresponde 32 y 27 kilómetros de malla vial mejorada para la totalidad del programa.

Gráfico5. Kilómetros de carretera total y promedio agrupado por tipo de municipio



Fuente: Cálculos propios basados en datos del DNP-DIES.

Asimismo, el programa plantea una inversión promedio anual para la conservación de la malla vial para 14,620 kilómetros con un valor esperado de siete millones de pesos el kilómetro. Además de una inversión periódica anual que empieza (7) desde el sexto año y corresponde al 15% del total de kilómetros intervenidos cada año.

Recomendaciones,

Es importante denotar que la densidad vial de la red terciaria en los municipios priorizados para el posconflicto, es decir, los municipios PDET, es muy diversa (ver tabla 1). Por esto, se propone un índice preliminar de ordenamiento para la intervención, éste resulta ser el cociente entre el índice de incidencia del conflicto armado y la densidad vial que se expresa de la forma:

$$\text{Orden intervención} = \frac{\text{IICA}}{\text{Densidad vial}}$$

Donde se ordena a cada municipio PDET según ambas variables. Nótese entonces que aquellos municipios con mayor incidencia y menor densidad ocuparán las primeras posiciones. En sentido contrario, municipio con menor IICA y mayor densidad, ocuparán las últimas posiciones. Asimismo, dos municipios con el mismo nivel de densidad vial, o IICA, se priorizará por aquel que tenga mayor nivel de IICA, o menor nivel de densidad vial. Dado que el conflicto armado no lo explica en su totalidad la provisión de vías, se hace necesario ordenar la priorización de vías a intervenir según su necesidad.

Tabla 1. Caracterización de los territorios PDET y no PDET en densidad vial terciaria

	Promedio	Desviación	Desviación /Promedio	Observaciones
PDET	0.18	0.23	1.24	187
NO PDET	0.63	0.61	0.97	915
IICA=BAJO	0.79	0.71	0.90	359

Vías a intervenir,

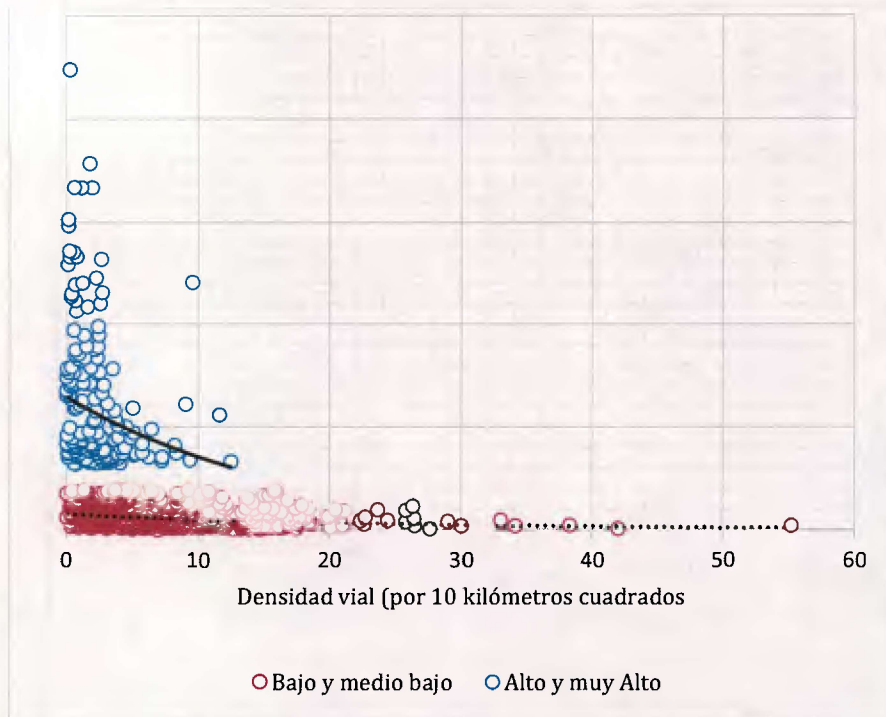
Por último, el viceministerio de infraestructura realizó un listado para los municipios priorizados, donde se tomaron las cien vías prioritario a intervenir tomando en cuenta el puntaje para priorizar del INVIAS. El listados de las cien primeras vías se encuentran en el anexo (ver tabla A.1).

6. Metas y seguimientos,

Como indicadores para la revisión de las metas se propone evaluar mensualmente el desarrollo de las mismas con el indicador de progreso respecto cada línea de acción. El indicador de desempeño que permita hacer un seguimiento a cada componente. Se evalúa el desempeño por el porcentaje completado, como también habiendo establecido el cronograma un indicador que muestre el desfase, si lo hay, entre la etapa de desarrolla del componente respecto a la etapa de desarrollo planteado en la propuesta.

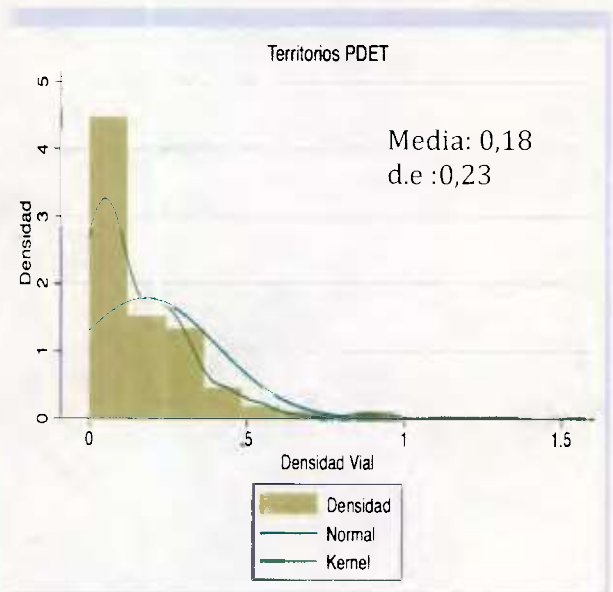
ANEXO

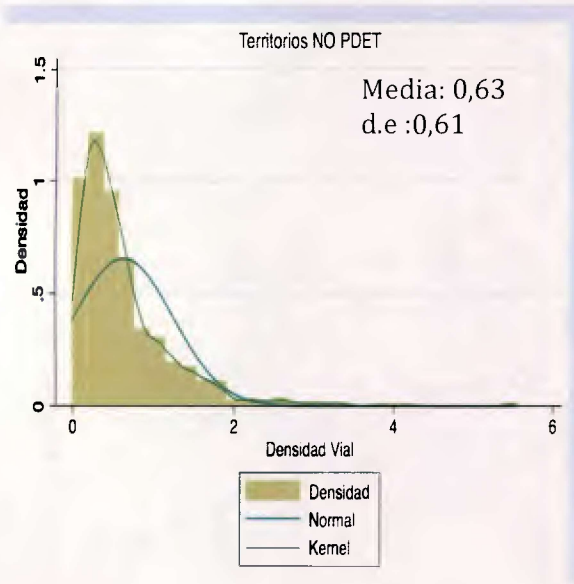
GráficoA1. Relación entre incidencia del conflicto armado y densidad vial en red terciaria



Fuente: Sánchez (2016)

Gráfico A2. Distribución de la densidad vial en los territorios PDET y no PDET





Fuente: Cálculos propios basado en datos del INVIAS.

Tabla A2. Lista de las cien vías con mayor prioridad para ser intervenidas.

Número	Departamento	Municipio	Nombre de la vías	Puntaje	Orden de priorización
1	Caquetá	SAN VICENTE DEL CAGUAN	SAN VICENTE - LOS POZOS SAN JUAN DEL LOZADA	74,0	1036,7
2	Caquetá	SAN VICENTE DEL CAGUAN	VEREDA LAS CEIBAS-CENTRO POBLADO DE GUACAMAYAS	65,0	1036,7
3	Caquetá	SAN VICENTE DEL CAGUAN	SAN VICENTE - CAMPO HERMOSO - PUERTO BETANIA	65,0	1036,7
4	Caquetá	SAN VICENTE DEL CAGUAN	SANTA MARTHA - CENTRO POBLADO TRES ESQUINAS DEL CAGUAN	64,7	1036,7
5	Caquetá	SAN VICENTE DEL CAGUAN	PUERTO LOZADA - VILLA RICA - PLATANILLO	61,6	1036,7
6	Caquetá	SAN VICENTE DEL CAGUAN	SANTA MARTHA - TRES ESQUINAS	61,5	1036,7
7	Choco	BOJAYA	CASCO URBANO BELLAVISTA	66,0	308,7
8	Choco	BOJAYA	BELLAVISTA- PIEDRA CANDELA- SECTOR CIENAGA PIEDRA CANDELA	57,0	308,7
9	Choco	BOJAYA	BELLAVISTA - LA CIENAGA	50,0	308,7
10	Choco	CARMEN DEL DARIEN	BRISAS - CENTINO - LLANO RICO - PAVARANDO	79,0	33,9
11	Choco	CARMEN DEL DARIEN	BRISAS - BELEN DE BAJIRA	77,0	33,9
12	Choco	CARMEN DEL DARIEN	BRISAS - CENTINO - ANDALUCIA - LAS MENAS	74,0	33,9
13	Choco	CARMEN DEL DARIEN	BRISAS CARMELIA NO HAY COMO DIOS -	72,0	33,9

		DARIEN	CARACOLI		
14	Choco	CARMEN DEL DARIEN	SAN ANDRES- UNION- CAÑO MANZO- MONTERIA	72,0	33,9
15	Choco	CARMEN DEL DARIEN	CAÑO CLARO- LAS MENAS	72,0	33,9
16	Choco	CARMEN DEL DARIEN	PAVARANDO - HURADA	68,0	33,9
17	Choco	CARMEN DEL DARIEN	URADA- PUERTO LLERAS- ALTO GUAYABAL- PUEBLO NUEVO	52,0	33,9
18	Choco	CARMEN DEL DARIEN	CAÑO CLARO- GENGADO-SAN JOSE COSTA DE ORO- COROZOAL	52,0	33,9
19	Choco	CARMEN DEL DARIEN	COSTA DE ORO-RIO CURBARADO (SENDERO PEATONAL)	50,0	33,9
20	Choco	CARMEN DEL DARIEN	CASA BOMBA- CURBARADÓ- DOMINGODÓ	47,0	33,9
21	Narino	MAGUI	MAGÜI - PAYAN	45,0	14,2
22	Narino	MAGUI	PLAYON - LA ALOMA	40,0	14,2
23	Putumayo	PUERTO LEGUÍZAMO	EL 19 - SAN ANTONIO - EL TRIUNFO	62,0	11,8
24	Narino	BARBACOAS	DESCANZO - TELPI	71,0	11,3
25	Narino	BARBACOAS	BARBACOAS - LOMA DE PEÑA	70,0	11,3
26	Meta	MACARENA	BOX CAÑO NEVERA - EL BILLAR	53,7	10,7
27	Meta	MACARENA	ESPERANZA-EL YAGUARA POR PTE. CINCO	52,3	10,7
28	Meta	MACARENA	LA SAL A CAÑO LA SAL	50,4	10,7
29	Meta	MACARENA	CASCO URBANO A SAN VICENTE	49,7	10,7
30	Meta	MACARENA	CAÑO ROJO A ALTO SAN ANTONIO	42,3	10,7
31	Meta	MACARENA	CAÑO DE PIEDRA-LOZADA	41,5	10,7

32	Choco	ALTO BAUDO	CAMINO INTERVEREDAL PIE DE PATO - RIO PATO	72,0	6,1
33	Choco	ALTO BAUDO	CAMINO INTERVEREDAL NAUCA - NUQUI	68,0	6,1
34	Choco	ALTO BAUDO	CAMINO INTERVEREDAL SANTA MARIA DE CONDOTO - LA COSTA	68,0	6,1
35	Choco	ALTO BAUDO	CAMINO INTERVEREDAL PUERTO ECHEVERRY - APARTADO	65,0	6,1
36	Choco	ALTO BAUDO	PIE DE PATO SALVIJO	57,0	6,1
37	Choco	ALTO BAUDO	IWADO- APARTADÓ	39,0	6,1
38	Choco	ALTO BAUDO	CAMINO CATRU- PICHINDE	35,0	6,1
39	Choco	LITORAL DEL SAN JUAN	LA INMACULADA - LAS MERCEDES	61,0	6,0
40	Choco	LITORAL DEL SAN JUAN	SENDERO DOCORDO - TOGOROMA-PICHIMA- VENA-PLAYITA	57,0	6,0
41	Choco	LITORAL DEL SAN JUAN	DOCORDÓ- CARRÁ	46,0	6,0
42	Putumayo	PUERTO GUZMAN	LA YE - LAS PERLAS	66,3	5,9
43	Putumayo	PUERTO GUZMAN	PERNAMBUCO - NORMANDIA - BRASILIA ILUSION - CERRITO - JOSE MARIA	66,3	5,9
44	Putumayo	PUERTO GUZMAN	VEREDA EL JAUNO - ANGOSTURA	65,5	5,9
45	Putumayo	PUERTO GUZMAN	LAS PERLAS - PERNAMBUCO - GALILEA	54,5	5,9
46	Putumayo	PUERTO GUZMAN	SANTA LUCIA - ALTO ESMERALDA - SANTA HELENA - BUENA ESPERANZA	54,1	5,9
47	Putumayo	PUERTO GUZMAN	SAN LUIS - BUENOS AIRES DEL MANDUR	46,8	5,9
48	Putumayo	PUERTO GUZMAN	LA PATRIA - GUADALUPE	43,0	5,9
49	Caquetá	SOLANO	VIA CABECERA MUNICIPAL SOLANO BASE MILITAR TRES ESQUINAS	64,0	5,7
50	Caquetá	SOLANO	VIA INSPECCION MONUNGUETE-QUBRADA LA	57,9	5,7

			MONUNGUETE			
51	Caquetá	SOLANO	VIA CABECERA MUNICIPAL SOLANO RELLENO SANITARIO		45,7	5,7
52	Meta	PUERTO RICO	SUBESTACION ELECTRICA HASTA PTE. SAN VICENTE ALTO		65,0	5,5
53	Meta	PUERTO RICO	PUERTO OLVIDO - DANUBIO		64,0	5,5
54	Meta	PUERTO RICO	CASA DE TABLA-ESCUELA LA Y- CRUCE VIA NACIONAL		56,8	5,5
55	Meta	PUERTO RICO	ESCUELA LA SULTANA-CRUCE LAGUNA SAN VICENTE-HASTA FINCA OLAYA		52,0	5,5
56	Meta	PUERTO RICO	SECTOR ARRECIFE EN CASCO URBANO HACIA PTO. OLIVO		37,9	5,5
57	Choco	TADO	PLAYA DE ORO - CARMELO		89,0	5,4
58	Choco	TADO	PLAYA DE ORO - CARMELO		89,0	5,4
59	Choco	TADO	TAPON - CAMPO ALEGRE		85,0	5,4
60	Choco	TADO	PUEBLO VIEJO - MANUNGARRA		82,0	5,4
61	Choco	TADÓ	TAPON- CAMPO ALEGRE		78,0	5,4
62	Choco	TADÓ	PUEBLO VIEJO- MANUNGARA		55,0	5,4
63	Cordoba	MONTELIBANO	TIERRADENTRO - PUERTO ANCHICA		82,0	5,2
64	Cordoba	MONTELIBANO	EL PALMAR - SAN FRANCISCO DEL RAYO		81,0	5,2
65	Cordoba	MONTELIBANO	PICA PICA NUEVO - LOS CORDOBAS		73,0	5,2
66	Cordoba	MONTELIBANO	PUERTO LOPEZ - TIERRADENTRO		73,0	5,2
67	Cordoba	MONTELIBANO	PUERTO ANCHICA - PUERTO NUEVO		72,0	5,2
68	Cordoba	MONTELIBANO	LOS CORDOBAS - EL ANCLAR		67,0	5,2
69	Cordoba	MONTELIBANO	LA APARTADA EL MAMON - MONTELIBANO		67,0	5,2
70	Cordoba	MONTELIBANO	LA APARTADA LA LUNA - PICA PICA NUEVO		67,0	5,2
71	Cordoba	MONTELIBANO	PUERTO NUEVO - EL PALMAR		57,0	5,2

72	Meta	URIBE	URIBE-DIVISO-LA JULIA-LA PUNTA	64,1	5,0
73	Meta	URIBE	URIBE-PARAISO	42,5	5,0
74	Meta	URIBE	CUATRO CAMINOS	40,6	5,0
75	Meta	URIBE	VERSALLES - PLANES	32,6	5,0
76	Chocó	QUIBDÓ	TUTUNENDO - SAN FRANCISCO DE ICHO	84,0	4,7
77	Chocó	QUIBDÓ	ESTANCOS GUADALUPE	81,0	4,7
78	Chocó	QUIBDÓ	QUIBDÓ - PACURITA	77,0	4,7
79	Chocó	QUIBDÓ	QUIBDO YUTO - RAMAL CORREGIMIENTO BOCA DE TANANDO	63,0	4,7
80	Nariño	TUMACO	CANDELLILLAS-PANAL	89,4	4,6
81	Nariño	TUMACO	TANGAREAL-IMBILI	86,0	4,6
82	Nariño	TUMACO	VÍA RIO MIRA - CAUNAPI	74,0	4,6
83	Nariño	TUMACO	PINGUAMBÍ PALANGALA HASTA LA CONFLUENCIA DE LOS RÍOS GUIZA Y NULPE	72,0	4,6
84	Nariño	TUMACO	BUHELÍ-DESCOLGADERO	70,0	4,6
85	Nariño	TUMACO	K 28 - PINDALES - ALTO JAGUA	69,0	4,6
86	Nariño	TUMACO	LA GUAQUILA - CRUCE VIA TUQUERRES PROVIDENCIA	68,0	4,6
87	Nariño	TUMACO	CAJAPI-DOS QUEBRADAS	67,0	4,6
88	Nariño	TUMACO	LLORENTE - PIANULPI - RESGUARDO SANTA ROSITA HASTA EL RIO NULPE	64,0	4,6
89	Nariño	TUMACO	LLORENTE - GUACARAI - SABALETA	58,0	4,6
90	Nariño	TUMACO	JUAN DOMINGO - VUELTA LARGA - RESGUARDO LA BRAVA	45,0	4,6
91	Nariño	TUMACO	BAJO INDA	35,0	4,6
92	Nariño	TUMACO	RAMAL BAJO INDA - SALIDA A SABALETA	25,0	4,6

93	Guaviare	EL RETORNO	PUEBLO NUEVO - CAÑO AZUL	70,0	4,2
94	Guaviare	EL RETORNO	RETORNO - VEREDA LA NUEVA PRIMAVERA	68,9	4,2
95	Guaviare	EL RETORNO	LA MOMPOSINA- UNILLA - SAN LUCAS	64,5	4,2
96	Choco	NOVITA	NOVITA - SAN LORENZO	91,0	4,1
97	Choco	NOVITA	SAN LORENZO - SANTA ROSA	79,0	4,1
98	Choco	NOVITA	NOVITA - CAJON	65,0	4,1
99	Choco	NOVITA	NOVITA - ARRASTRADERO	33,0	4,1
100	Arauca	TAME	VíaMapoy - Punapuna	65,6	4,1