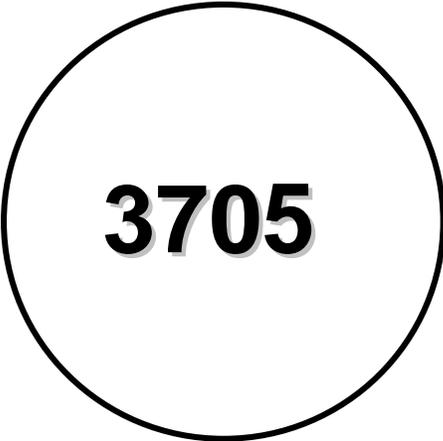


Documento

Conpes

Consejo Nacional de Política Económica y Social
República de Colombia
Departamento Nacional de Planeación



3705

**MODIFICACIÓN A LOS DOCUMENTOS CONPES 3536 Y 3553 DE 2008
-IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LA ETAPA 1 DEL “PROGRAMA
CORREDORES ARTERIALES COMPLEMENTARIOS DE
COMPETITIVIDAD”**

**Ministerio de Transporte - INVIAS
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
DNP: DIFP - DIES**

Versión aprobada

Bogotá, D.C, 14 de octubre de 2011

TABLA DE CONTENIDO

I.	INTRODUCCIÓN	3
II.	ANTECEDENTES	3
III.	MODIFICACIONES PROPUESTAS	6
a.	Plan de Inversiones	9
IV.	RECOMENDACIONES	10

I. INTRODUCCIÓN

Este documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social – Conpes, modificaciones al plan de inversiones del proyecto “*Programa de Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad*” declarado de importancia estratégica para el país mediante los Documentos Conpes 3536¹ y 3553²

II. ANTECEDENTES

Mediante el documento Conpes 3536 de julio 18 de 2008 se declaró de importancia estratégica la Etapa 1 del Programa de Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad, según lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 819 de 2003, y se solicitó al Ministerio de Transporte e Instituto Nacional de Vías - INVIAS adelantar los trámites presupuestales correspondientes para la puesta en marcha del programa.

En dicho documento, como parte del proceso de la consolidación de los corredores de comercio exterior, el Gobierno nacional identificó la necesidad de fortalecer la red vial de carreteras que se articulaba con los corredores de comercio exterior y que cumplieran una labor primordial en los procesos de producción, comercialización de productos, integración regional y nacional.

Al analizar la infraestructura vial del país, se encontró que el sistema de carreteras se había consolidado en gran medida en el eje norte-sur, a través de las vías troncales que recorren los valles de los ríos y bordean las cordilleras; mientras que en el sentido este-oeste, no obstante las inversiones del Gobierno Nacional, la red vial existente presentaba debilidades como: i) articulación deficiente con la red troncal; ii) restricciones de capacidad y nivel de servicio; iii) características geométricas y geotécnicas que restringen el normal desplazamiento de los vehículos; y, iv) deterioro superficial y estructural de sus pavimentos, entre otras.

¹ Documento Conpes 3536 “Importancia Estratégica de la Etapa 1 del Programa corredores Arteriales Complementarios de Competitividad” Julio de 2008.

² Documento Conpes 3553 “Política de Promoción Social y Económica para el Departamento de Chocó”, diciembre de 2008.

En este sentido, y en el marco de una visión de competitividad, productividad e integración regional, en el Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010, se previó el desarrollo del programa de Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad, cuyo objetivo era consolidar una red de transporte articulada y eficiente, que con adecuados niveles de servicio y de capacidad, facilitara la movilidad de pasajeros y la conexión de los centros de producción con los centros de consumo y con los corredores de comercio exterior, para de esta forma contribuir al logro de una mayor competitividad y productividad de las regiones y del país. Esta estrategia fue ratificada en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 “Prosperidad para Todos” y se denominó como *“Corredores Prioritarios para la Prosperidad”*.

En el artículo 130 de la Ley 1151 de 2007, por la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010, se listaron los tramos a intervenir en 38 corredores que conformaban el programa “Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad” para ejecutarlos en un periodo de 10 años y que fueron identificados en el marco de la Visión Colombia Segundo Centenario y la Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad.

En este contexto, el Ministerio de Transporte, considerando criterios de competitividad, integración regional y nacional, conectividad de los principales centros de producción con los nodos de comercio exterior, análisis de requerimientos ambientales y sociales, aspectos técnicos, estudios, diseños, disponibilidad de predios, y costos de construcción y de mantenimiento, priorizó y definió los 19 tramos para ser desarrollados en la Etapa No. 1 (2009 – 2013).

Adicional a lo anterior, mediante el documento Conpes 3553³ del 1 de diciembre de 2008, se recomendó aprobar la inclusión del corredor Transversal Central del Pacífico, tramos Playa de Oro - Mumbú y Santa Cecilia – Pueblo Rico, en el Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad mediante el traslado de recursos incluidos en el tramo Ciudad Bolívar – La Mansa – Quibdó, de la Transversal Medellín Quibdó. La totalidad de los corredores que hacen parte de la Etapa 1e presenta en la tabla 1.

³ Documento Conpes 3553 “Política de Promoción Social y Económica para el Departamento de Chocó”, diciembre de 2008

Tabla 1
Corredores Priorizados para ser desarrollados en la Etapa 1

No.	Corredor	Tramo
1	Transversal de la Macarena	San Juan de Arama – La Uribe – Colombia - Baraya
2	Transversal Cafetera	Honda - Manizales
3	Corredor del Sur	San Miguel-Santa Ana
4	Marginal de la Selva	S. José del Fragua-Florencia-S. Vicente del Caguán
5	Corredor del Paletará	Popayán-Paletará-Isnos
6	Transversal del Libertador	La Plata - Valencia - Inza - Totoró – Popayán
7	Troncal Norte de Nariño	Buesaco- El Empate- La Unión – Higuerones
8	Anillo del Macizo Colombiano	Rosas – La Sierra – la Vega – Santiago – Bolívar – La Lupa
9	Transversal del Carare	Cimitarra-Landázuri - Vélez
10	Transversal de Boyacá	Pto. Boyacá-Dos y Medio - Otanche - Borbur-Pauna - Chiquinquirá
11	Transversal del Cusiana	El Crucero - Toquilla - Aguazul (El Crucero - Aquitania)
12	Transversal del Sisga	El Sisga - Mchetá - El Secreto
13	Troncal Central del Norte	La Palmera - Málaga – Presidente
14	Carretera de la Soberanía	La Lejía- Saravena
15	Transversal Medellín – Quibdo	Ciudad Bolívar – La Mansa – Quibdó
16	Transversal Central del Pacífico	Playa de Oro-Mumbú y Santa Cecilia – Pueblo Rico
17	Troncal del Nordeste	Vegachí-Segovia-Zaragoza
18	Corredor de las Palmeras	Fuente de Oro - San José del Guaviare
19	Doble Calzada Bucaramanga – Cúcuta	Bucaramanga-Pamplona
20	Doble Calzada Bogotá – Buenaventura	Loboguerrero – Cisneros

Fuente. Documentos Conpes 3536 y 3553

III. MODIFICACIONES PROPUESTAS

Transcurridos más de treinta meses desde la iniciación del Programa “Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad”, hoy “Corredores Prioritarios para la Prosperidad”, se aprecian diferencias entre la ejecución física y financiera con relación al programa de inversiones de los contratos, por lo cual se considera óptimo realizar una reprogramación de las vigencias inicialmente aprobadas para la ejecución del programa, manteniendo los actuales montos de los contratos, por lo que es necesario replantear los flujos dispuestos de los mismos, aprobados mediante vigencias futuras.

El plan de acción consistirá en evaluar en cuáles contratos es necesario adelantar el programa de inversiones a las vigencias 2011 y 2012, y en cuáles deberá desplazarse la inversión para la vigencia 2013, con el fin de optimizar la inversión.

A. Proyectos de Mejoramiento y Mantenimiento

1. Comprende los contratos a los cuales se les ajusta el programa de inversiones al ritmo de la ejecución, se adelanta la inversión a las vigencias 2011 y 2012, debido a que se desarrollaron las gestiones necesarias para que los contratistas tuvieran la capacidad de ejecutar obras por encima de las expectativas plasmadas en el programa de inversiones (gestión interinstitucional, legalización de las fuentes de materiales, permisos ambientales, consultas previas, instalación de plantas y disposición de recursos humanos, maquinaria y equipo). Esta situación se observa en los siguientes proyectos:

- Transversal de Carare: *Cimitarra-Landázuri - Vélez*
- Transversal del Libertador: *La Plata - Valencia - Inza - Totoró – Popayán*
- Troncal del Nordeste: *Vegachí-Segovia-Zaragoza*
- Corredor del Sur: *San Miguel-Santa Ana*
- Marginal de la Selva: *S. José del Fragua-Florencia-S. Vicente del Caguán*
- Transversal Central de Pacífico: *Playa de Oro-Mumbú y Santa Cecilia – Pueblo Rico*
- Transversal del Cusiana: *El Crucero - Toquilla - Aguazul (El Crucero - Aquitania)*

2. Comprende los contratos a los cuales se les desplaza la ejecución para las vigencias 2012 y 2013, debido a que la ejecución se ha visto afectada por la ola invernal y complejidades técnicas en desarrollo de éstos. Esta problemática se presenta en los siguientes proyectos:

- Transversal de Boyacá: *Pto. Boyacá-Dos y Medio - Otanche - Borbur- Pauna - Chiquinquirá*
- Carretera de la Soberanía: *La Lejía- Saravena*

3. Proyectos que mantienen la programación original:

- Transversal Medellín Quibdó: *Ciudad Bolívar – La Mansa – Quibdó*
- Corredor de las Palmeras: *Fuente de Oro - San José del Guaviare*
- Corredor del Paletará: *Popayán-Paletará-Isnos*
- Transversal del Sisga: *El Sisga - Machetá - El Secreto*
- Troncal del Norte de Nariño y Anillo del Macizo Colombiano: *Buesaco- El Empate- La Unión – Higuerones y Rosas – La Sierra – la Vega – Santiago – Bolívar – La Lupa*
- Troncal Central del Norte: *La Palmera - Málaga – Presidente*
- Transversal de la Macarena por el proyecto de mejoramiento: *Baraya - Colombia La - Uribe*

B. Proyectos de Construcción

Comprende los contratos a los cuales se les desplaza la ejecución para las vigencias 2012 y 2013, debido a que la ejecución se ha visto afectada por la ola invernal, complejidades técnicas en la ejecución de los contratos y retrasos en la gestión ambiental y predial. Esta problemática se presenta en los siguientes proyectos:

- Honda – Manizales
- Doble Calzada Bucaramanga – Cúcuta
- Transversal de la Macarena (El Dorado – La Uribe)

Con la reprogramación planteada en este documento, las metas físicas del Programa son las siguientes (vigencias 2009 a 2013):

Tabla 2
Metas físicas ejecutadas
Proyectos de Mejoramiento y Mantenimiento

Vigencia	Km. Pavimentados	Puentes Construidos (unidad)	Km. Rehabilitados	Mantenimiento Periódico	Predios
2009	4	0	0	0	0
2010	118	2	42	402	0
TOTAL	122	2	42	402	0

Fuente: INVIAS

Tabla 3
Metas físicas a ejecutar
Proyectos de Mejoramiento y Mantenimiento

Vigencia	Km. Pavimentados	Puentes Construidos (unidad)	Km. Rehabilitados	Mantenimiento Periódico	Predios
2011	152	14	21	250	208
2012	159	16	12	111	763
2013	76	10	4	70	136
TOTAL	387	40	37	431	1.107

Fuente: INVIAS

Tabla 4
Metas físicas ejecutadas
Proyectos de Construcción

Vigencia	Km. construidos	Km Explanados	Puentes construidos (unidad)	Número de Predios Adquiridos	Tunel excavado (metros lineales)	Túneles (Construidos)
2009	0	0	0	0	0	0
2010	4	0	1	25	757	0
Total	4	0	1	25	757	0

Fuente: INVIAS

Tabla 5
Metas físicas a ejecutar
Proyectos de Construcción

Vigencia	Km. construidos	Km Explanados	Puentes construidos (unidad)	Número de Predios Adquiridos	Tunel excavado (metros lineales)	Túneles (Construidos)
2011	7	5	6	100	2.573	0
2012	13	10	8	82	2.800	7
2013	8	3	5	121	550	4
Total	28	18	19	303	5.923	11

Fuente: INVIAS

Una vez aprobada la reprogramación planteada, el INVIAS deberá modificar los contratos, de tal forma que se ajusten los programas de inversiones y las metas a ejecutar. La reprogramación incluirá dos acciones importantes: la primera es el adelanto de vigencias para facilitar y agilizar su ejecución, y la segunda consistirá en desafectar de los contratos los tramos que no se puedan ejecutar en virtud de la imposibilidad legal de realizar adiciones, lo que significa que se posibiliten nuevas contrataciones.

a. Plan de Inversiones

De acuerdo con la revisión del presupuesto estimado para la ejecución del Programa, realizada por el Ministerio de Transporte y el INVIAS, se requiere reprogramar las vigencias futuras que suman \$1.652.358 millones de pesos constantes de 2011⁴, para su ejecución durante las vigencias 2011 – 2013.

Es importante señalar que el INVIAS en el caso que requiera reprogramar nuevamente las vigencias futuras del programa, de acuerdo con lo señalado en el párrafo del artículo 34 de la

⁴ El flujo de las vigencias futuras en pesos corrientes es \$594.532,87 millones para la vigencia 2011, \$695.958 para la vigencia 2012 y \$405.410 para la vigencia 2013.

Ley 1420 de 2010, no requeriría de un nuevo documento Conpes, en cuanto las reprogramaciones tengan origen exclusivamente en ajustes financieros del monto, y no estén asociadas a la provisión de bienes o servicios adicionales a los previstos inicialmente.

IV. RECOMENDACIONES

El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES:

1. Ratificar la importancia estratégica de la Fase 1 del Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad, con la modificación al plan de inversiones establecido en el numeral IV del documento CONPES 3536 de 2008 “Importancia Estratégica de la Fase 1 del Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad – hoy Corredores Prioritarios para la Prosperidad.
2. Incluir la modificación al plan de inversiones establecido en el numeral VII del documento CONPES 3553 de 2008, “Política de Promoción Social y Económica para el Departamento de Chocó”, en el componente Infraestructura de Transporte, en lo que corresponde al corredor “Transversal central del Pacífico”, de acuerdo con las consideraciones expuestas en el presente documento.

Solicitar al Ministerio de Transporte:

3. Realizar las acciones necesarias para ejecutar el plan de inversiones propuesto en el presente documento y adelantar, en coordinación con el Invías, el trámite correspondiente para la reprogramación de vigencias futuras requeridas para la financiación del programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad.

Solicitar al Instituto Nacional de Vías – INVÍAS:

4. Realizar las acciones necesarias para modificar los contratos y desafectar los tramos requeridos para las nuevas contrataciones que se requieran.

5. Realizar el seguimiento a la ejecución sobre los contratos que hacen parte del Programa, reportando al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, así como al Departamento Nacional de Planeación, con una periodicidad semestral a partir de la fecha de expedición del presente documento, dicha ejecución. En virtud de lo anterior, el Departamento Nacional de Planeación elaborará, con base en la información consignada en el Sistema de Seguimiento a Documentos Conpes – Sisconpes, un reporte de seguimiento del documento con dicha periodicidad.