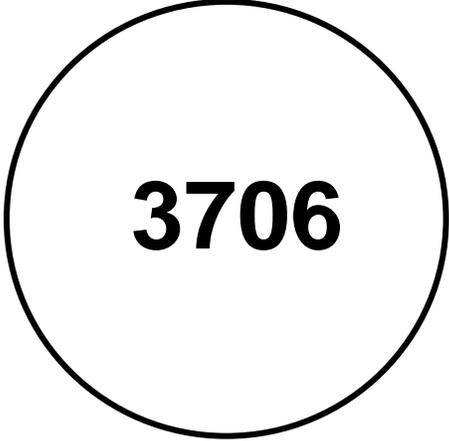


Documento Conpes

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



3706

IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROGRAMA “CORREDORES PRIORITARIOS PARA LA PROSPERIDAD”

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

Versión aprobada

Bogotá D.C., 31 de octubre de 2011

TABLA DE CONTENIDO

I.	INTRODUCCIÓN	3	
II.	ANTECEDENTES	3	
III.	JUSTIFICACIÓN	6	
IV.	DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA CORREDORES PRIORITARIOS PARA LA PROSPERIDAD	6	6
V.	CONSIDERACIONES TÉCNICAS	9	
VI.	PLAN DE INVERSIONES.....	9	
VII.	RECOMENDACIONES	11	

I. INTRODUCCIÓN

El presente documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social – Conpes, la declaratoria de importancia estratégica del Programa “Corredores Prioritarios para la Prosperidad” para la consolidación de la red de transporte, la competitividad y la prosperidad del país, el cual posibilita la continuidad del Programa “Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad”, actualmente en ejecución por parte del Instituto Nacional de Vías - INVIAS. Lo anterior, de acuerdo con las políticas del Gobierno Nacional, señaladas en Plan Nacional de Desarrollo 2010 - 2014 “Prosperidad Para Todos”.

II. ANTECEDENTES

El documento CONPES 3536 del 2008¹ resaltó la estrategia del Gobierno Nacional, contenida en el Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010: “Estado Comunitario: desarrollo para todos”, relacionada con el fortalecimiento de la red vial de carreteras que alimentan los corredores de comercio exterior, consolidados en gran medida en el eje norte-sur del país, a través de vías troncales.

Dentro de la mencionada red alimentadora, se identificaron 38 corredores viales que cumplen con una labor primordial en los procesos de producción, comercialización de productos, e integración regional y nacional, y se denominaron “Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad”.

Para el desarrollo de los 38 corredores se implementó el Programa: “Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad”, con el objetivo de consolidar en un periodo de 10 años, comprendidos entre los años 2007 y 2016, una red de transporte articulada y eficiente, que contribuyera al logro de una mayor competitividad, impacto y productividad de las regiones del país. La estructuración, priorización y orden de ejecución de cada uno de los tramos a intervenir, quedó en cabeza del Ministerio de Transporte, en coordinación con el INVIAS.

¹ Documento CONPES 3536. Importancia estratégica de la Etapa 1 del “Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad”. Julio 18 de 2008

El documento CONPES 3536 priorizó 19 tramos para su ejecución en una primera etapa, que comprende los años 2008 – 2013 (Ver tabla 1). De igual forma, el documento CONPES 3553 de 2008², con el fin de apoyar el desarrollo del departamento del Chocó, hacia el Atlántico y hacia el Pacífico, dispuso la modificación al Documento Conpes 3536, en el sentido de señalar que de los \$130.000 millones asignados a la Transversal Medellín – Quibdó, tramo Ciudad Bolívar – La Mansa – Quibdó, se destinaran \$60.000 millones para el mejoramiento, mantenimiento y pavimentación sobre 62 Km. de la Transversal Central del Pacífico, en su tramo Playa de Oro – Mumbú - Santa Cecilia-Pueblo Rico (Ver tabla 2).

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 – Higueros
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 - Otonche - Borbur- Pauna - Chiquinquirá
11	Transversal del Cusiana	El Crucero – Toquilla - Aguazul (El Crucero - Aquitania)
12	Transversal del Sisga	El Sisga - Machetá – El Secreto
13	Troncal Central del Norte	La Palmera - Málaga – Presidente
14	Carretera de la Soberanía	La Lejía- Saravena
15	Transversal Medellín – Quibdo	Ciudad Bolívar – La Mansa – Quibdo
16	Troncal del Nordeste	Vegachí-Segovia-Zaragoza
17	Corredor de las Palmeras	Fuente de Oro - San José del Guaviare
18	Doble Calzada Bucaramanga – Cúcuta	Bucaramanga-Pamplona
19	Doble Calzada Bogotá – Buenaventura	Loboguerrero – Cisneros

Fuente: Ministerio de Transporte INVIAS. Tomado del documento CONPES 3536 del 18 de julio de 2008.

² Documento CONPES 3553 “Política de promoción social y económica para el departamento de Chocó”. Diciembre 1 de 2008

Tabla 2

Modificaciones CONPES 3553

No.	Corredor	Tramo
1	Transversal Medellín – Quibdó	Ciudad Bolívar – La Mansa – Quibdó
2	Vía Transversal Central del Pacífico	Playa de Oro – Mumbú – Santa Cecilia – Pueblo Rico.

Fuente: Ministerio de Transporte INVIAS.

En consecuencia, el programa quedó conformado por un total de veinte (20) corredores en su primera fase.

De conformidad con las disposiciones establecidas en la Ley 80 de 1993, en el Decreto 3629 de 2004, así como en la Ley 1150 de 2007 y sus Decretos Reglamentarios, el Instituto Nacional de Vías adelantó los procesos licitatorios para ejecutar los estudios y diseños, gestión social, predial, ambiental, mejoramiento y/o construcción de los proyectos que formaban parte del Programa.

De acuerdo con los avances y requerimientos del mencionado Programa, resultado del análisis y seguimiento físico – financiero de los proyectos, el Ministerio de Transporte y el INVIAS plantearon la reprogramación de los recursos de vigencias futuras autorizados, con el fin de armonizar la ejecución física con el presupuesto asignado (adelantar o desplazar inversiones manteniendo los actuales montos de los contratos). Para lo cual el Confis en la sesión del 7 de septiembre de 2011 dio aval para la modificación del plan de inversiones previsto en los documentos Conpes 3536 y 3553 de 2008, igualmente y el documento Conpes 3705 de 2011 “Modificación a los documentos Conpes 3536 y 3553 de 2008 -Importancia Estratégica de la Etapa 1 del Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad”

Ahora bien, Adicional al escenario descrito con el presente documento, se incluye el corredor vial “Doble calzada Buga – Buenaventura”, que comprende los sectores Loboguerrero - Cisneros, Cisneros - Triana - Altos de Zaragoza, y Altos de Zaragoza - Citronela, debido a la importancia del corredor Bogotá - Buenaventura para la conexión del centro del país con el principal puerto marítimo.

Dado que en la Etapa de Estudios y Diseños Fase III se pudieron determinar las cantidades de obra reales, que se estableció un avance físico de los contratos actualmente en ejecución que no superará el 40% de las metas estimadas y que, adicionalmente, para todo el programa, se evidenció que las metas de los corredores viales incluidas en los Documentos CONPES 3422 de 2006³, 3536 y 3553 de 2008, no se alcanzarían con los recursos y el programa de inversiones establecidos, se decide adicionar recursos al mismo y establecer una estrategia contractual que permita su ejecución.

III. JUSTIFICACIÓN

Teniendo en cuenta que la inversión en infraestructura con destino a la construcción, mejoramiento y mantenimiento vial ha sido insuficiente para atender la demanda en la movilización del transporte de carga y de pasajeros, el Ministerio de Transporte y el INVIAS han considerado pertinente realizar inversiones complementarias en los Corredores Prioritarios para la Prosperidad, que permitan la culminación de metas físicas y garanticen la movilidad en éstos.

En virtud de lo anterior, se considera prioritario declarar este programa como de importancia estratégica para el país, de acuerdo con las necesidades de integralidad, competitividad y accesibilidad de los principales corredores viales del país, de tal manera que se garanticen sus metas físicas y los objetivos propuestos en él.

IV. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA CORREDORES PRIORITARIOS PARA LA PROSPERIDAD

En el Documento “Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 Prosperidad para Todos”, se indica que “el mejoramiento de la capacidad de la infraestructura vial es un importante aporte al fortalecimiento de la competitividad, por lo cual se impulsará la consolidación de corredores que soportan carga de comercio exterior y que conectan los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos, aeropuertos y pasos de frontera a través del programa Dobles Calzadas para la Prosperidad. En este sentido, se dará prioridad a la terminación de proyectos, promoviendo la homogenización de la capacidad vial”.

³ Documento CONPES 3422 “Importancia Estratégica del Sistema Doble Calzada Corredor Vial Buga – Buenaventura”. Abril 27 de 2006

Adicionalmente, y con el propósito de mejorar la conectividad transversal de la configuración vial del país, prevé el mencionado Documento que: “el Ministerio de la Infraestructura y Transporte a través del INVIAS, implementará el programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad, que articule los corredores troncales, facilite la conectividad y garantice la accesibilidad regional, con base en la revisión, culminación y experiencia adquirida en programas en desarrollo”.

El Programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad se encuentra enmarcado con la política de maduración de proyectos a que se refiere el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, en el cual se cumple el ciclo de vida de los proyectos de inversión, para que estos, de manera previa a su ejecución, cuenten con estudios de factibilidad, estructuración financiera, diseños de ingeniería y gestión ambiental, social, predial y del riesgo, que permitan un adecuado esquema de asignación de responsabilidades asociadas a la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura vial.

De acuerdo con lo anterior, las nuevas metas, indicadores y los proyectos priorizados se presentan a continuación en las tablas 3 y 4.

Tabla 3
Metas e Indicadores del Programa

INDICADOR	META
Construcción (Km.)	36
Pavimentación (Km.)	718
Puentes (No.)	64
Rehabilitación (Km.)	57
Túneles (No.)	4
Equipos electromecánicos (No.)	1

Fuente: Subdirección Red Nacional INVIAS

Tabla 4

CORREDORES PRIORITARIOS PARA LA PROSPERIDAD		
No.	NOMBRE	TRAMO
1	DOBLE CALZADA BUCARAMANGA CÚCUTA	Bucaramanga – Cuestaboba
2	CORREDOR DEL SUR	San Miguel - Santa Ana
3	MARGINAL DE LA SELVA	San José del Fragua - San Vicente del Caguán – Puerto Arturo
4	ANILLO DEL MACIZO COLOMBIANO	Rosas - San Sebastián - Bolivar - La Lupa
5	TRONCAL NORTE DE NARIÑO	El Empate – Higueros
6	TRONCAL CENTRAL DEL NORTE	La Palmera – Málaga – Presidente
7	TRANSVERSAL DEL LIBERTADOR	Popayán - La Plata
8	TRANSVERSAL DE BOYACÁ	Puerto Boyacá – Chiquinquirá
9	TRANSVERSAL MEDELLÍN QUIBDÓ	Quibdó - Ciudad Bolivar
10	TRANSVERSAL CENTRAL DEL PACÍFICO	Tadó – Mumbú - Santa Cecilia - Pueblo Rico - Apía - La Virginia
11	TRANSVERSAL CAFETERA	Manizales – Fresno
12	TRANSVERSAL DEL CUSIANA	Aquitania - El Crucero – Aguazul
13	TRONCAL DEL NORDESTE	El Tigre – Zaragoza
14	TRANSVERSAL DEL CARARE	Cimitarra – Landázuri
15	CORREDOR DE LAS PALMERAS	San José del Guaviare - Fuente de Oro
16	BOGOTÁ - BUENAVENTURA	Loboguerrero – Cisneros
17	BOGOTÁ - BUENAVENTURA	Citronela - Altos de Zaragoza
18	BOGOTÁ - BUENAVENTURA	Altos de Zaragoza - Triana – Cisneros
19	VILLAGARZÓN - SAN JOSÉ DEL FRAGUA	Villa Garzón - San José del Fragua
20	ANCON SUR – PRIMAVERA	Ancón Sur – Primavera
21	PUENTE DE HONDA	Puente de Honda

V. CONSIDERACIONES TÉCNICAS

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

Por lo que para este programa, es aconsejable que en cada uno de los contratos se adopte la posibilidad de recomendar modificaciones al sistema constructivo de pavimentación y que se justifiquen técnica y económicamente las decisiones de la carpeta de rodadura adoptada.

Finalmente, teniendo en cuenta que durante la ejecución de los contratos del Programa “Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad” aparecieron nuevos sitios críticos a raíz de la ola invernal 2010 - 2011, se requiere realizar los estudios y diseños de éstos y programar su ejecución para la solución definitiva que se proponga.,.

VI. PLAN DE INVERSIONES

Revisadas las necesidades presupuestales para la terminación del Programa, por parte del Ministerio de Transporte y el INVIAS, se establecieron requerimientos para los 21 corredores por un valor total de \$4.351.300 millones de pesos constantes de 2011. El Confis⁴ en las sesiones del 3 y 27 de octubre de 2011, dio aval fiscal por valor de \$3.312.504⁵ millones de pesos constantes de 2011, para que el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías continuaran con los

⁴ Aval fiscal del CONFIS expedido de acuerdo con lo señalado en el artículo 23 del Decreto 4730 de 2005.

⁵ Corresponde al flujo de las vigencias futuras consignado en esa sesión de CONFIS, en pesos corrientes es \$400.000 millones para la vigencia 2012, \$1.000.000 millones para la vigencia 2013, \$1.300.000 millones para la vigencia 2014, \$600.000 millones para la vigencia 2015 y \$300.000 millones en la vigencia 2016.

trámites ante las instancias competentes de declaratoria de importancia estratégica y de vigencias futuras para la ejecución del programa durante las vigencias 2012 – 2016.

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

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

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

VII. RECOMENDACIONES

El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al Conpes:

1. Declarar como estratégico para el país el Programa “Corredores Prioritarios para la Prosperidad”, propuesto en el presente documento, de acuerdo con lo establecido en la Ley 819 de 2003 y el decreto 4730 de 2005.

Solicitar al Ministerio de Transporte y al INVIAS:

2. Realizar las acciones necesarias para ejecutar el plan de inversiones propuesto en el presente documento y adelantar el trámite correspondiente para la aprobación de vigencias futuras requeridas para la financiación del programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad.
3. Establecer un mecanismo de seguimiento para los corredores incluidos en el presente documento que garantice la optimización de los procesos de ejecución del programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad.
4. Realizar los estudios y diseños de los sitios críticos derivados de la ola invernal para la ejecución de soluciones definitivas en el marco del programa “Corredores Prioritarios para la Prosperidad”
5. Buscar alternativas de financiación para la culminación de los corredores Vegachí-Segovia-Zaragoza, y Bucaramanga – Pamplona, una vez se determinen las soluciones técnicas óptimas.
6. Coordinar, con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, la pertinencia de incorporar en una etapa temprana de la estructuración de los proyectos de infraestructura pública de transporte terrestre involucrados en el programa “*Corredores Prioritarios para la Prosperidad*”, la infraestructura para el despliegue de redes públicas de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) o de elementos que soporten el despliegue de dichas redes, de acuerdo con las necesidades que establezca el

Ministerio de TIC. Esta coordinación se deberá llevar a cabo teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 53 de la Ley 1450 de 2011.

Solicitar al INVIAS:

7. Adelantar todas las acciones que permitan iniciar los procesos contractuales a que haya lugar, requeridos para la ejecución del programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad
8. 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.