Documento

Conpes 3747

Consejo Nacional de Política Económica y Social

República de Colombia

Departamento Nacional de Planeación

IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL COMPONENTE DE INFRAESTRUCTURA VIAL, AEROPORTUARIA Y PORTUARIA DEL CONTRATO PLAN DE LA NACIÓN CON EL DEPARTAMENTO DE NARIÑO

DNP: DIES, DIFP, OAJ

Ministerio de Transporte - INVIAS - AEROCIVIL

Ministerio de Hacienda y Crédito Público

Bogotá D.C, 13 de junio de 2013

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN 3
2. ANTECEDENTES 3
3. JUSTIFICACIÓN 4
4. OBJETIVO DEL DOCUMENTO CONPES 7
5. COMPONENTE DE INFRAESTRUCTURA VIAL, AEROPORTUARIA Y PORTUARIA DEL CONTRATO PLAN DE LA NACIÓN CON EL DEPARTAMENTO DE NARIÑO 7
   5.1. Proyectos de Infraestructura Vial Red Primaria 14
      5.1.1. Ipiales - Guachucal - El Espino 14
      5.1.2. Variante San Francisco – Mocoa 15
      5.1.3. Circunvalar Galeras 17
      5.1.4. Túquerres - Samaniego 19
      5.1.5. Preinversión Variante El Encano - Santiago 20
   5.2. Proyectos de Infraestructura Vial Red Secundaria y de acceso a la Red Primaria 22
      5.2.1. Junín - Barbacoas. 22
      5.2.2. El Empate-La Cruz-San Pablo-Higuerones 23
      5.2.3. Finalización otras vías de acceso a Red Primaria 25
   5.3. Proyectos de Infraestructura Vial Compromiso Binacional y Zona de Frontera 27
      5.3.1. La Espriella – río Mataje 27
   5.4. Proyectos de Infraestructura Aeroportuaria 28
      5.4.1. Pista Aeropuerto San Luis de Ipiales 28
   5.5. Proyectos de Infraestructura Intermodal 30
      5.5.1. Preinversión Acuapista 30
6. FINANCIACIÓN 31
7. RECOMENDACIONES 33

1. INTRODUCCIÓN

Este documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social -CONPES-, la declaratoria de importancia estratégica del componente de "Infraestructura vial, aeroportuaria y portuaria" del Contrato Plan de la Nación con el departamento de Nariño, de conformidad con la Ley 819 de 2003[1] y el Decreto 4730 de 2005[2] en relación con los proyectos cuya ejecución supera el período de gobierno y en consideración a la convergencia de los intereses sectoriales definidos en el Plan Nacional de Desarrollo con los intereses regionales del Departamento de Nariño que se establecen en su Plan de Desarrollo Departamental, como se describe a continuación.

2. ANTECEDENTES

En el documento de política de largo plazo denominado Visión Colombia II Centenario – 2019, con el cual se presenta un panorama general de cómo debe ser el país cuando se conmemoren dos siglos de vida política independiente, se resalta el papel fundamental del sector transporte en la integración nacional e internacional del territorio, al vincular actividades económicas, productivas, comerciales y sociales.

De otra parte, el Plan Nacional de Desarrollo -PND- 2010-2014 "Prosperidad para Todos"[3], reconoce la infraestructura de transporte como una locomotora estratégica de crecimiento, la cual genera empleo, dinamiza la economía, aumenta la productividad a

[1] El Art.10º. de la Ley 819/03 establece: "*El Confis podrá autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso y el objeto del compromiso se lleve a cabo en cada una de ellas siempre y cuando se cumpla que: a) El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas consulte las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 1o de esta ley; b) Como mínimo, de las vigencias futuras que se soliciten se deberá contar con apropiación del quince por ciento (15%) en la vigencia fiscal en la que estas sean autorizadas; c) Cuando se trate de proyectos de inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación y del Ministerio del ramo. La autorización por parte del Confis para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Conpes previamente los declare de importancia estratégica… La autorización por parte del Confis para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Conpes previamente los declare de importancia estratégica***".***

[2] El Decreto 4730 de 2005, establece en el artículo.*21: Validación del Impacto Fiscal de la Declaratoria de Importancia Estratégica. La declaratoria de importancia estratégica por parte del CONPES a que se refiere el artículo 10 de la Ley 819 de 2003, requerirá del concepto previo y Favorable del Confis, donde se valide la consistencia con el Marco de Gastos de Mediano Plazo y el Marco Fiscal de Mediano Plazo.*

[3] Expedido mediante la ley 1450 de 2011.

través de sus encadenamientos con actividades conexas, fortalece la competitividad en los mercados internacionales, mejora la disponibilidad, calidad y precio de los bienes y servicios, disminuye los costos de transporte, generando un impacto social y regional. Adicionalmente, el PND enfatiza la importancia que tiene la red terciaria y secundaria, al unir los espacios rurales con los urbanos, brindando un lineamiento de política de transporte orientado a procesos integrales de planificación, al desarrollo de programas que respondan a las apuestas productivas y sectoriales y a la integración y desarrollo regional, entre otros.

En el mismo sentido, el PND brinda un lineamiento de política de transporte enmarcada en procesos integrales de planificación, en el desarrollo de programas que respondan a las apuestas productivas y sectoriales y en la integración y desarrollo regional, entre otros.

En concordancia con lo anterior, el PND señala varios mecanismos con los que se busca la convergencia de las políticas y estrategias de diferentes niveles administrativos del Gobierno con el fin de articular estos esfuerzos, dentro de las cuales se encuentra la figura del Contrato–Plan, la cual se deriva de los Planes de Desarrollo Nacional, Departamental y Municipal[4] y cuyo objeto es: *"…la planificación, ejecución, y financiación mancomunada de políticas, programas y proyectos, para el desarrollo integral del territorio con visión de largo plazo (Ley del Plan de Desarrollo y Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial)"*[5]. Así, en enero de 2013, se suscribió el Contrato Plan Nariño con un costo total de $1,52 billones corrientes, de los cuales el 81% será cofinanciado por la Nación.

3. JUSTIFICACIÓN

La inserción de Colombia en las tendencias de ampliación de mercados que caracterizan el nuevo orden económico mundial, a través de los acuerdos comerciales

[4] Consideraciones Contrato-Plan Nariño, Enero de 2013.
[5] Ver Contrato Plan Nariño, Acuerdo Estratégico para el Desarrollo del Territorio, suscrito el 6 de Enero de 2013. Ver además, Articulo 8º de la Ley 1450 de 2011 y Arts. 13,15, 18, 20 de la Ley 1454 de 2011.

suscritos y los que espera concretar, le abren al país un horizonte de oportunidades para mejorar su competitividad y, por esta vía, acelerar el crecimiento económico y aumentar el bienestar de la población[6].

Sin embargo, para poder aprovechar esta oportunidad se requiere que el país ofrezca mayor competitividad a través de una infraestructura de transporte eficiente que implique costos menores; sobre la importancia de este aspecto, la CEPAL considera: "*En estudios recientes, se señala que las deficiencias en las redes de carretera y telecomunicaciones elevan de manera significativa los costos de transporte y, en general, los costos logísticos, que sobrepasan los estándares internacionales, lo que afecta la competitividad de las empresas, las industrias y las economías en su conjunto. En otros estudios se ha destacado el papel de la infraestructura en la articulación del territorio como factor de conectividad"*[7].

Adicionalmente, la mayoría de la población y de centros productivos de Colombia se ubican en la zona andina, dividida por tres cordilleras, lo cual crea distancias considerables entre centros productivos, puertos y fronteras.

Teniendo en cuenta las condiciones físicas mencionadas, el Plan Nacional de Desarrollo definió el mejoramiento de la capacidad de la infraestructura física como una de las estrategias para el fortalecimiento de la competitividad nacional, a través de la consolidación de los corredores viales que soportan flujos de carga de comercio exterior y que conectan los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos. En este sentido, en el departamento de Nariño, el Gobierno Nacional viene desarrollando programas como: "Desarrollo Vial del Sur de Colombia", la concesión Rumichaca - Pasto - Chachaguí y la iniciativa para dar continuidad a este corredor hasta Santander de Quilichao a través de la nueva generación de concesiones de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Por otra parte, el Plan de Desarrollo Departamental 2012-2015: "Nariño Mejor" prevé que para mejorar las condiciones de vida de los habitantes, es necesario adoptar un

[6] Departamento Nacional de Planeación 2008. Documento sectorial Infraestructura de la Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad.
[7] El Financiamiento de la infraestructura, propuestas para el desarrollo sostenible de una política sectorial, CEPAL, 2012.

conjunto de políticas, estrategias y medidas que dinamicen la capacidad productiva de cada una de las subregiones del Departamento; impulsando la gestión de la ejecución de los proyectos que quedaron contemplados en el PND para Nariño, a través del mejoramiento de la infraestructura vial, portuaria, aeroportuaria y de conectividad, que posibilite una integración del departamento[8].

Con el objeto de articular y coordinar las capacidades de planeación, gestión y financiación de la Nación con las entidades territoriales participantes, se suscribió el 06 de enero de 2013 el Contrato-Plan con Nariño, definiendo como subregiones prioritarias aquellas localizadas en la costa Pacífica y el cordón fronterizo con Ecuador. La estrategia integral de desarrollo acordada en el Contrato-Plan contempla cuatro ejes: accesibilidad a servicios con inclusión social, desarrollo de infraestructura para la competitividad, impulso a la productividad con sostenibilidad ambiental y contribución al ejercicio de la soberanía nacional. Uno de los sectores priorizados en el segundo eje es el de Infraestructura vial, aeroportuaria y portuaria, el cual representa el 48% del total de recursos del Contrato Plan.

Con el desarrollo del componente de "Infraestructura vial, aeroportuaria y portuaria" del Contrato Plan de la Nación con el departamento de Nariño, cuya declaratoria de importancia estratégica se somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social en este documento, se espera obtener reducciones en los tiempos de recorrido y costos de operación para carga y pasajeros, mejorando la accesibilidad a las diferentes subregiones del departamento, en los modos carretero y aéreo. De igual forma, a través de estudios, se pretende evaluar alternativas para la conexión en el modo carretero y en el modo fluvio-marítimo, de zonas que por sus características geográficas o condiciones de diseño actuales, no permiten un tráfico seguro y permanente a través de las subregiones del departamento. Así mismo las intervenciones en las zonas de consolidación territorial[9] contribuirán a lograr la presencia integral y permanente del Estado, a fin de establecer las condiciones necesarias para la

[8] Plan Departamental de Desarrollo "Nariño Mejor". Pág.200.
[9] Uno de los tres pilares de la Política Nacional de Consolidación y Reconstrucción Territorial es la integración regional que se entiende como el establecimiento de las condiciones básicas de infraestructura de conectividad, indispensables para garantizar la igualdad de oportunidades de desarrollo en los territorios de consolidación frente a las que tiene el promedio de la población nacional.

recuperación del control institucional. Por otra parte las intervenciones en la zona fronteriza con Ecuador contribuirán al ejercicio de la soberanía nacional y el fortalecimiento de intercambios comerciales en términos más competitivos.

4. OBJETIVO DEL DOCUMENTO CONPES

Declarar de importancia estratégica el componente de "Infraestructura vial, aeroportuaria y portuaria" del Contrato Plan de la Nación con el departamento de Nariño por parte del Consejo Nacional de Política Económica y Social.

5. COMPONENTE DE INFRAESTRUCTURA VIAL, AEROPORTUARIA Y PORTUARIA DEL CONTRATO PLAN DE LA NACIÓN CON EL DEPARTAMENTO DE NARIÑO

El Departamento de Nariño cuenta con una red vial de 7.883 Km, distribuida de la siguiente manera:

Tabla 1. Red vial departamento de Nariño

Entidad	Red a cargo	Longitud (Km)
Instituto Nacional de Vías	Primaria	654
Agencia Nacional de Infraestructura	Primaria	139
Gobernación de Nariño	Secundaria	1.603
Gobernación de Nariño y Municipios	Terciaria	3.980
Instituto Nacional de Vías	Terciaria	1.507
Total red vial en el departamento		**7.883**

Fuente: Ministerio de Transporte (Anuario Estadístico 2012, Oficina Plan Vial Regional, INVÍAS)

De acuerdo con información del Instituto Nacional de Vías[10], indica que del total de la red nacional no concesionada, el 90.4% se encuentra a nivel de pavimento y el 9.6% a nivel de afirmado, de ello, el 50.4% se encuentra en buen estado, el 19.8% en regular estado, y el 29.8% en mal estado, situación que se agrava en la red secundaria y terciaria. De la red vial secundaria, la Secretaria de Infraestructura y Minas del Departamento de Nariño, informa que, el 1.9% se encuentra en buen estado, el 57% en regular estado, el 41.1% se encuentra en mal estado.

[10] Información suministrada por la Subdirección de Apoyo Técnico, corte a Diciembre 2012.

Aunque se han realizado inversiones dirigidas al mantenimiento de la red vial del Departamento de Nariño, los esfuerzos para la recuperación y mantenimiento óptimo de la red vial han resultado insuficientes, debido a que la infraestructura vial se concentra en la zona montañosa, a su longitud, a la situación de orden público en algunas subregiones del departamento[11] y a los daños ocasionados por la Ola Invernal 2010-2011.

Por otra parte, el transporte por modo aéreo del departamento se realiza a través de siete aeródromos de los cuales 3 pertenecen a la Aerocivil (Pasto, Ipiales y Tumaco), 3 más a los municipios (El Charco, Maguí-Payán y Santa Bárbara-Iscuandé) y un aeródromo privado (Palmas de Tumaco), de ellos el aeropuerto de Pasto presenta frecuentemente condiciones meteorológicas adversas, ocasionando que el 40% del tiempo del año permanezca cerrado[12].

Finalmente, el sector costero comprendido entre Tumaco y Buenaventura, en donde se localizan varias poblaciones que se comunican a través de la zona estuarina[13], se ve sometido al flujo de mareas, que dificultan la movilidad de los habitantes y la comercialización de sus productos. Por esta razón, se requiere evaluar alternativas técnicas para la adecuación de estos canales navegables.

De acuerdo con el diagnóstico anterior, el componente de "Infraestructura vial, aeroportuaria y portuaria" del Contrato Plan de la Nación con el departamento de Nariño tiene como objetivos específicos:

- Consolidar una red articulada y eficiente de transporte que, con adecuados niveles de servicio y de capacidad, facilite la movilidad de pasajeros y la conexión entre los centros de producción, de consumo y turísticos del departamento, y de éstos con los corredores de competitividad y de comercio exterior para promover la productividad de la región.

- Evaluar a nivel de prefactibilidad y factibilidad proyectos de transporte a través de la elaboración y actualización de estudios que permitan establecer las

[11] Hacen parte del Plan Nacional de Consolidación los municipios de: El Rosario, Leiva, Policarpa, Ricaurte, Samaniego, Tumaco, Olaya Herrera y Barbacoas.
[12] Aerocivil, 2013.
[13] Es la parte del litoral situada entre los niveles conocidos de máximas y mínimas mareas, en las regiones tropicales y ecuatoriales, donde los ríos fluyen fuera de lo normal, con considerables aportes de lodos.

características técnicas y costos estimados para incorporarlos en los procesos de planificación sectorial y regional.

- Mejorar los niveles de servicio y capacidad de la red vial de carreteras en Nariño, disminuyendo los costos de operación de los automotores y tiempos de viaje.

- Contribuir al mejoramiento de la capacidad de la infraestructura física de transporte, a través de una infraestructura vial moderna, de alta calidad y con capacidad para estimular el crecimiento económico sostenido de varios sectores como el agropecuario, pesquero, agroindustrial, turístico, energético, biotecnológico y cultural en las distintas subregiones del departamento.

Para el componente de "Infraestructura vial, aeroportuaria y portuaria", el Ministerio de Transporte y la Gobernación de Nariño priorizaron once (11) proyectos, de los cuales 2 corresponden a estudios de preinversión uno de ellos en el modo fluvio-marítimo y el restante en el modo carretero (ver Tabla 2). Los demás proyectos corresponden a obras: 5 sobre la red primaria a cargo de la Nación, 3 sobre la red secundaria a cargo del Departamento, 1 sobre la red primaria como compromiso binacional y de frontera y el restante en el modo aéreo, estos proyectos se relacionan en la Tabla 3.

Tabla 2. Plazos y costos estimados de los proyectos de Preinversión

PROYECTO	LONGITUD TOTAL [14](Km)	Plazo estimado (meses)	Tipo de Infraestructura
Preinversión Variante el Encano – Santiago	28.0	12	Vial – red primaria
Preinversión Acuapista	270.0	6	Intermodal fluvio-marítima

Fuente: Contrato Plan Departamento de Nariño Elaboración: DNP

[14]

Tabla 3. Plazos y costos estimados de los proyectos de Obra

PROYECTO	LONGITUD TOTAL[15] (Km)	Plazo estimado (meses)	Tipo de Infraestructura
Ipiales - Guachucal - El Espino	24.0	36	Vial – red primaria
Variante San Francisco – Mocoa	46.0	24	Vial – red primaria
Circunvalar al Galeras	20.0	36	Vial – red primaria
Túquerres – Samaniego	43.0	36	Vial – red primaria
Junín – Barbacoas	30.0	48	Vial – red secundaria
El Empate - La Cruz - San Pablo – Higuerones	64.6	60	Vial – red secundaria
Finalización Vías de Acceso a Red Primaria	35.0	24	Vial – red secundaria
La Espriella - Río Mataje	20.0	48	Vial – Compromisos Binacionales y Frontera
Pista Aeropuerto Ipiales	2.5	36	Aeroportuaria
TOTAL [16]	**285,1**		

Fuente: Contrato Plan Departamento de Nariño. Elaboración: DNP

Los anteriores proyectos se localizan, principalmente en las subregiones de la costa Pacífica nariñense y el cordón fronterizo con Ecuador[17], como puede observarse en el Mapa 1, de acuerdo con el ámbito de aplicación que se priorizó en el Contrato Plan con Nariño, con el propósito de mejorar la interconexión por vías terrestres, aeroportuarias y marítimas a través de programas de red vial, red aeroportuaria y red intermodal[18]. Se espera que la población directamente beneficiada con estas intervenciones sea aproximadamente de 1.186.000 habitantes[19].

[15] El alcance físico en la longitud aproximada de intervención (Km), estará sujeto a los resultados de los estudios y diseños definitivos.

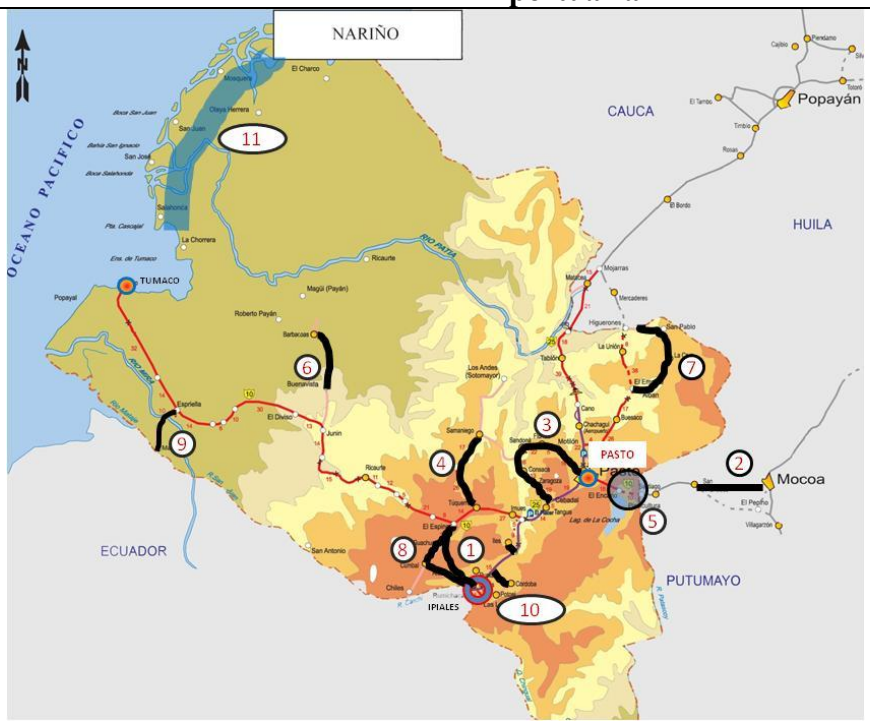
[16] La sumatoria de longitudes no incluye los estudios de pre inversión, que definirán longitudes y localización definitiva, adicionalmente la cláusula décima del Contrato-Plan establece que los suscribientes se comprometen a: realizar los diseños, estudios y cualquier otro requisito técnico previo al inicio de la ejecución de los proyectos.

[17] Colombia exporta a Ecuador el 3.24% del total en el período Ene-Feb 2013 e importa el 1.58% del total de las importaciones, 2013, DIAN, DANE, COMEX.

[18] Consideraciones Contrato Plan, Componente Programático.

[19] Se ha utilizado una aproximación basada en la proyección del DANE para el área total municipal en el período 2005-2020.

Mapa 1. Localización componente de "Infraestructura vial, aeroportuaria y portuaria"



1 Ipiales-Guachucal-El Espino

2 Variante San Francisco -Mocoa

3 Circunvalar al Galeras

4 Túquerres-Samaniego

5 Pre-inversión variante el Encano - Santiago

6 Junín - Barbacoas

7 El Empate- La Cruz-San Pablo-Higuerones

8 Finalización Vías de Acceso a Red Primaria

9 La Espriella - río Mataje

10 Pista aeropuerto Ipiales

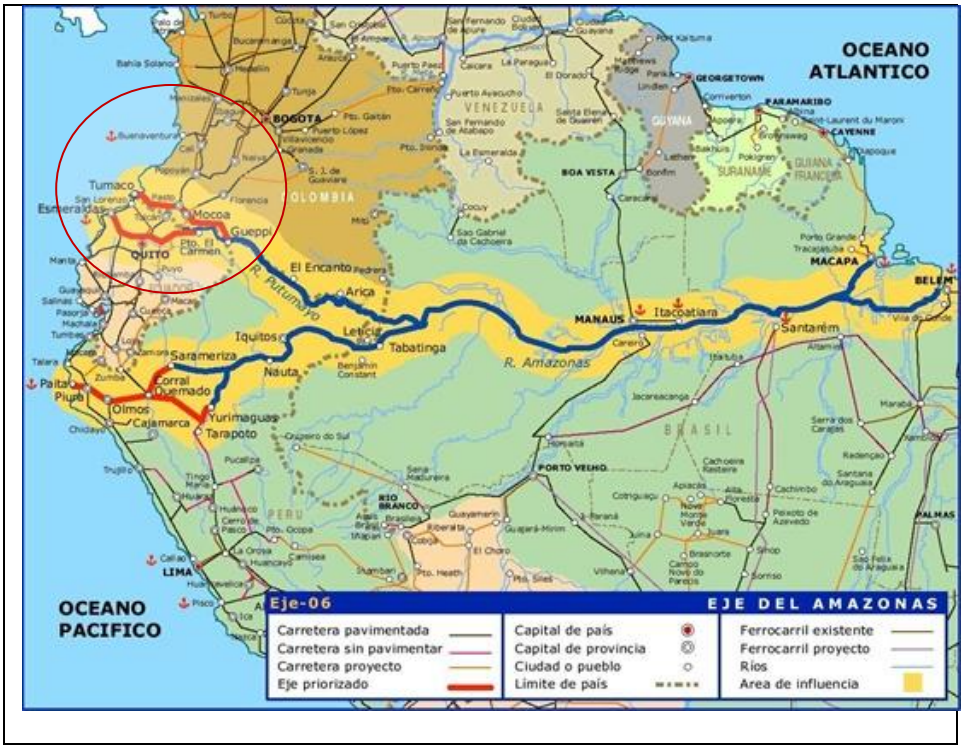
11 Preinversión Acuapista

Elaboración: DNP-DIES

Las intervenciones propuestas sobre la red vial responden a la necesidad de fortalecer la conectividad interna y regional del departamento de Nariño dado que la subregión Pacífico Sur, con excepción de la transversal Tumaco-Pasto, no cuenta con una adecuada cobertura de carreteras. En cuanto a las subregiones Sanquianga, Pacífico Sur, Telembí y ExProvincia de Obando, éstas tienen la potencial ventaja de generar una conexión desde el puerto de Tumaco con el departamento de Putumayo, que es la entrada

a la Amazonía Colombiana y de los demás países del eje de IIRSA en Sur América con el Océano Pacífico, a través de Colombia (ver mapa siguiente).

Mapa 2. Ubicación geográfica del eje del Amazonas COSIPLAN - UNASUR



Fuente: Iniciativa para la integración de Surámerica. Elaboración: DNP-DIES

Por otra parte, los proyectos ubicados en las subregiones del Pacífico Sur, Sanquianga y Telembí, a través del restablecimiento de las condiciones básicas de infraestructura de conectividad vial, contribuirán a concretar las estrategias propuestas por la Política Nacional de Consolidación y Reconstrucción territorial que ha priorizado esta zona del país[20].

Sumado a las intervenciones propuestas en la red vial de Nariño, el Contrato Plan con Nariño contempla la ampliación de la pista del aeropuerto de Ipiales, con el fin de mejorar su capacidad operativa y permitir así la movilización de mayor flujo de pasajeros y de carga en condiciones de seguridad y comodidad, convirtiéndose en una alternativa al Aeropuerto Antonio Nariño.

[20] Unidad administrativa para la consolidación territorial, 2013.

De igual forma, el programa incluye estudios en la red marítimo-fluvial del departamento que buscan definir alternativas para dinamizar la zona portuaria de Tumaco. Al promover el desarrollo intermodal objeto del estudio planteado por uno de los proyectos que definirá la mejor alternativa para la conexión fluvio-marítima en la costa Pacífica sur de Colombia (Acuapista)[21].

En general, las intervenciones planteadas sobre la infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria del departamento permitirían potencializar el turismo[22] en sitios de interés como: el Santuario de Las Lajas, la Laguna de la Cocha, algunos de los parques nacionales naturales del Departamento; la Laguna de Cumbal, los termales de Tajumbina, el parque Cañon del Juanambú, el santuario de flora y fauna Galeras, los volcanes Chiles, Cumbal y Azufral, y las playas de Tumaco[23].

Las inversiones contempladas en el componente de "Infraestructura vial, aeroportuaria y portuaria" del Contrato Plan están asociadas a aumentos de PIB según varios análisis realizados en años recientes[24]. De acuerdo con una estimación preliminar sobre cómo las inversiones proyectadas en el presente CONPES impactarán el PIB de los municipios del área de influencia de los proyectos, se puede considerar que, en promedio, el PIB de estos municipios crecerá en 3,7% entre 2014 y 2017, así mismo, el PIB del departamento de Nariño crecerá en promedio en 2,8% entre 2014 y 2017[25]. Adicionalmente, se espera que por el impacto del proyecto sobre el PIB se generen 6.000 nuevos empleos directos e indirectos, en la zona de influencia de los proyectos de infraestructura del departamento de Nariño[26].

Adicionalmente, al promover la integración de las subregiones del Departamento, el componente de "Infraestructura vial, aeroportuaria y portuaria" del Contrato-Plan contribuirá a impulsar la productividad de proyectos de desarrollo agropecuario

[21] El puerto de Tumaco actualmente cuenta con una capacidad instalada de 2,7 millones de toneladas y, según cifras del anuario estadístico (2012) del Ministerio de Transporte, mostró un incremento del volumen de carga entre 2006 y 2011 del 87,2%.
[22] Se registró un aumento del número de visitantes a parques nacionales naturales en un 38% entre el 2011 y 2012 y de visitantes extranjeros no residentes en Colombia en un 45% durante el mismo período, Ministerio de Comercio, 2013.
[23] Plan Regional de Competitividad de Nariño 2010-2032, Página 72
[24] Cárdenas Mauricio, Gaviria Alejando y Meléndez Marcela, La infraestructura de transporte en Colombia, 2005. Echeverry Juan Carlos, El transporte como motor del desarrollo, 2009.
[25] Estimaciones realizadas por el Departamento Nacional de Planeación basados en estudios de impacto del PIB.
[26] Fuente: cálculos Departamento Nacional Planeación con base en el DANE.

contemplados por el Contrato-Plan en los sectores productivos de leche, piangua, coco y camarón[27].

A continuación se hace la presentación específica de cada uno de los proyectos que conforman el componente de "Infraestructura vial, aeroportuaria y portuaria" del Contrato Plan de la Nación con el departamento de Nariño, cuya declaración de importancia estratégica se somete a consideración del CONPES.

5.1. Proyectos de Infraestructura Vial Red Primaria

5.1.1. Ipiales - Guachucal - El Espino

5.1.1.1. Localización, descripción y alcance del proyecto

El proyecto se localiza en la subregión de la Exprovincia de Obando, entre los municipios de Ipiales, Cuaspud, Aldana, Guachucal y Sapuyes hasta la localidad de El Espino, sobre la vía Ipiales - Tumaco, como se muestra en el Mapa 3.

Mapa 3. Localización del proyecto Ipiales – Guachucal – El Espino

Elaboración:DNP. Fuente: Mapas Instituto Nacional de Vías

Este proyecto busca dar continuidad a la Ruta No 10 al conectar con la Troncal de Occidente que se dirige al centro y sur del país. El tramo vial se encuentra a cargo del

[27] Proyectos de desarrollo productivo agropecuario, incluidos en el acuerdo programático Contrato-Plan de la Nación con el departamento de Nariño.

INVÍAS y tiene 35,1 Km de longitud total, de los cuales se van a intervenir 24 Km en mal estado que requieren repavimentación y rehabilitación. Los estudios correspondientes son adelantados por la Gobernación de Nariño y se espera recibir sus resultados en el segundo semestre del 2013.

5.1.1.2. Beneficiarios potenciales

Este proyecto impacta directamente a los municipios: Ipiales, Cuaspud, Aldana, Guachucal, y Sapuyes. Su población estimada es de 169.656 habitantes que corresponden al 10% del total del Departamento, de los cuales 102.222 están ubicados en la cabecera municipal y 67.434 en el sector rural[28].

Los cultivos que actualmente ocupan 13.214 Has[29] en los municipios mencionados y que se verían beneficiados con la intervención programada, al mejorar las condiciones para su comercialización hacia y desde el centro del país.

5.1.1.3. Estructura y valor del proyecto

Este proyecto se ejecutará a través de uno o varios contratos de Obra Pública con un plazo estimado para su ejecución de 36 meses y con un costo total de $ 42,079 millones constantes de 2013, cuya financiación contará con los aportes relacionados en el Anexo 1.

5.1.2. Variante San Francisco – Mocoa

5.1.2.1. Localización, descripción y alcance del proyecto

El proyecto se contempla en Plan Plurianual de Inversiones del -PND-[30], donde se relaciona como uno de los principales proyectos de inversión para el Departamento de Nariño, incluido dentro del corredor Tumaco- Pasto-Mocoa[31] y adicionalmente, en el CONPES 3609 de 2009[32]se establece como vía estratégica[33] para la consolidación de la

[28] Fuente: Proyecciones DANE para el año 2013.
[29]Cálculos suministrados por la DDRS con base en MADR - DPS Evaluaciones Agropecuarias por consenso 2011.
[30]PND. Pág 248.

[31] Desde el punto de vista de la articulación de Putumayo y Nariño es importante el eje Puerto Asís Mocoa Tumaco, como parte del Eje de Integración Amazónico IIRSA, que en el futuro conectará el Atlántico con el Pacífico, y contribuirá a fortalecer la integración y el desarrollo fronterizo con Perú y Ecuador. (bases del PND pág 45).
[32]CONPES 3609 de 2009: Importancia Estratégica del Proyecto: Desarrollo vial del Sur de Colombia.
[33] Estudios adelantados por Invías consideraron inviable la rehabilitación de la vía actual y se optó por la construcción

competitividad del sur del país, dentro del llamado "Desarrollo Vial del Sur de Colombia" y hace parte de la red primaria. Se encuentra localizado al oriente de la subregión centro, en el departamento de Putumayo, como se muestra en el Mapa 4.

Mapa 4. Localización del proyecto Variante San Francisco - Mocoa

Elaboración:DNP. Fuente: Mapas Instituto Nacional de Vías

Así mismo en la cartera de proyectos de la iniciativa IIRSA[34] se prioriza el eje del Amazonas que pretende conectar el océano Pacífico (en Tumaco) con el océano Atlántico (en Belem Do Pará, en Brasil). En el grupo 1 del eje Acceso a la Hidrovía del Putumayo, se destaca el proyecto del corredor vial Tumaco – Pasto – Mocoa- Puerto Asís, el cual tiene por objeto mejorar la logística de integración nacional entre áreas productivas del sur de Colombia, departamentos de Nariño, Putumayo y Amazonas y su integración con el norte Ecuatoriano. Este proyecto consiste en la pavimentación de la variante San Francisco – Mocoa que hace parte del tramo Pasto - Mocoa.

Actualmente la construcción de la variante se encuentra en ejecución a nivel de afirmado; por lo cual, se requiere la pavimentación de la variante, obra que contempla una longitud aproximada de 46 Km, que remplazarán los 78 Km de vía existente entre San Francisco y Mocoa, la cual fue construida durante la década de 1930 y que, por sus características geométricas y bajas especificaciones técnicas, presenta graves problemas

de una variante en calzada sencilla a nivel de afirmado (Fase I).
[34] Iniciativa para la Integración Regional Suramericana.

de seguridad vial.

Es preciso señalar que el inicio de este proyecto estará sujeto al avance y culminación de la obra que se encuentra actualmente en ejecución, por parte del Instituto Nacional de Vías.

5.1.2.2. Beneficios potenciales

Este proyecto impactará al municipio de Pasto que tiene 428.890 habitantes, que corresponden al 25,2% del total del Departamento; de los cuales 354.808 están ubicados en el sector urbano y 74.082 en el sector rural[35].

Los cultivos que actualmente ocupan 9.175 Has[36] en Pasto se verían beneficiados con la intervención programada, al mejorar las condiciones para su comercialización principalmente hacia Mocoa y región Amazónica de Colombia, pero también como alternativa hacia el centro y norte del país.

5.1.2.3. Estructura y valor del proyecto

Este proyecto se ejecutará a través de uno o varios contratos de Obra Pública con un plazo estimado para su ejecución de 24 meses y con un costo total de $69,446 millones constantes de 2013, cuya financiación contará con los aportes relacionados en el Anexo 1.

5.1.3. Circunvalar Galeras

5.1.3.1. Localización, descripción y alcance del proyecto

Este proyecto, se contempla en el Plan Plurianual de Inversiones del –PND-[37], se convierte en un anillo vial de vital importancia para el Departamento, al consolidarse como vía de evacuación de las regiones cercanas al volcán Galeras. Se localiza en las subregiones Centro y Occidente, como se muestra en el Mapa 5.

[35] Fuente: Proyecciones DANE para el año 2013.
[36] Cálculos suministrados por la DDRS con base en MADR - DPS Evaluaciones Agropecuarias por consenso 2011.
[37] PND 2010-2014. Pág 248.

Mapa 5. Localización del proyecto Circunvalar Galeras

Elaboración:DNP. Fuente: Mapas Instituto Nacional de Vías

La longitud total de la Circunvalar es de 91 Km y está a cargo de la Nación por cuanto corresponde a la red primaria, de los cuales faltan aproximadamente 20 Km por pavimentar en diferentes tramos. Se espera recibir resultados de los estudios en el segundo semestre del 2013.

5.1.3.2. Beneficiarios potenciales

Los beneficiarios serán habitantes de los municipios que recorre la vía circunvalar: Pasto, La Florida, Sandoná, Consaca, Yacuanquer y Tangua. Su población estimada es de 499.283 habitantes que corresponden al 29.3% del total del Departamento; de los cuales 378.786 están ubicados en la cabecera municipal y 120.497 en el sector rural.

Los cultivos que actualmente ocupan 26.264 Has[38] en los municipios mencionados, se verían beneficiados con la intervención programada, al mejorar las condiciones para su comercialización hacia y desde el centro del país[39].

5.1.3.3. Estructura y valor del proyecto

Este proyecto se ejecutará a través de uno o varios contratos de Obra Pública con

[38]Cálculos suministrados por la DDRS con base en MADR - DPS Evaluaciones Agropecuarias por consenso 2011.
[39] Fuente: Proyecciones DANE para el año 2013.

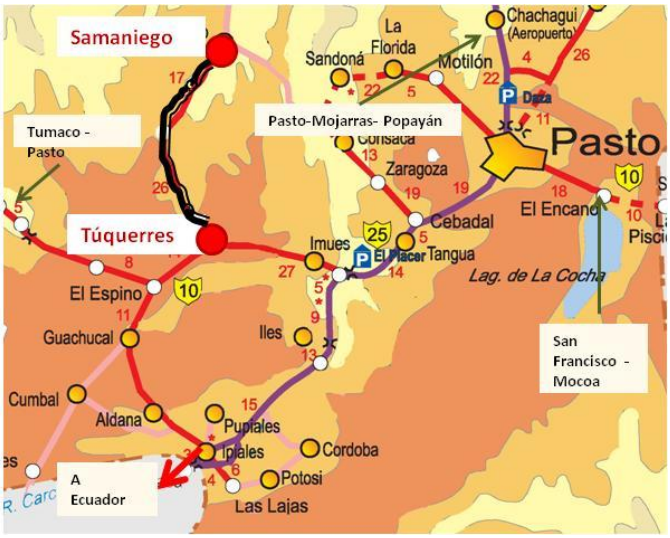
un plazo estimado para su ejecución de 36 meses y con un costo total de $38,851 millones constantes de 2013, cuya financiación contará con los aportes relacionados en el Anexo 1.

5.1.4. Túquerres - Samaniego

5.1.4.1. Localización, descripción y alcance del proyecto

Este proyecto se encuentra contemplado en el Plan Plurianual de Inversiones del -PND-[40] y busca conectar los municipios del centro de Nariño con el anillo vial del Galeras para dar acceso a la Troncal de Occidente que se dirige al centro y norte del país. Se localiza en la zona sur occidental del departamento de Nariño, subregiones de Los Abades y La Sabana y su recorrido es el que se muestra en el Mapa 6.

Mapa 6 Localización del proyecto Túquerres - Samaniego



Elaboración:DNP. Fuente: Mapas Instituto Nacional de Vías

La vía, a cargo del INVIAS, cuenta con una longitud aproximada de 43 Km, de los cuales 33 Km se encuentran en regular y mal estado[41] por lo que se requiere de su intervención a nivel de rehabilitación y repavimentación. Los estudios correspondientes son adelantados por la Gobernación de Nariño y se espera recibir sus resultados en el segundo semestre del 2013.

[40] PND 2010-2014. Pág 248.
[41] Información suministrada por la Subdirección de Apoyo Técnico del INVÍAS.

5.1.4.2. Beneficiarios potenciales

Los beneficiarios directos serán los habitantes de los municipios de Santa Cruz, Samaniego y Túquerres: Su población estimada es de 117.007 habitantes, que representan el 6,9% del total del departamento y de los cuales 42.430 viven en la cabecera municipal y 74.577 viven en el sector rural[42].

Los cultivos que actualmente ocupan 15.559 Has[43] en los municipios mencionados se verían beneficiados con la intervención programada al mejorar las condiciones para su comercialización hacia el centro y norte del país.

5.1.4.3. Estructura y valor del proyecto

Este proyecto se ejecutará a través de uno o varios contratos de Obra Pública con un plazo estimado para su ejecución de 36 meses y con un costo total de $ 80,039 millones constantes de 2013, cuya financiación contará con los aportes relacionados en el Anexo 1.

5.1.5. Preinversión Variante El Encano - Santiago

5.1.5.1. Localización, descripción y alcance del proyecto

El proyecto corresponde a la realización de un estudio de prefactibilidad para la Variante de la vía El Encano – Santiago, que se encuentra localizada en la subregión Centro, como se muestra en el Mapa 7:

[42] Fuente: Proyecciones DANE para el año 2013.
[43] Cálculos suministrados por la DDRS con base en MADR - DPS Evaluaciones Agropecuarias por consenso 2011.

Mapa 7. Localización proyecto Variante El Encano - Santiago [44]

Elaboración:DNP. Fuente: Mapas Instituto Nacional de Vías

El trayecto de vía actual El Encano-Santiago, pertenece a la Ruta No 10, que conecta el centro oriente de Nariño con el departamento de Putumayo y con el centro y norte del país, evitando el cruce de las cordilleras andinas; sin embargo, este corredor presenta inconvenientes para el paso de camiones debido a sus altas pendientes. Adicionalmente, el paso actual atraviesa el páramo de Bordoncillo, que hace parte de un ecosistema declarado Humedal Ramsar[45], que incluye también al lago Guamuez: esta es una zona biogeográfica rica en diversidad de ecosistemas, especies y en recursos hídricos para las vertientes pacífica y amazónica, conocida como el corredor Andino Amazónico Norte.

Por tal motivo, con el estudio de preinversión se busca evaluar una alternativa de conexión a través de una variante que brinde mayores niveles de comodidad y seguridad, armonizando la solución al transporte de carga y pasajeros con los fines de preservación de la biodiversidad de la región. La longitud estimada de la variante es de 28 Km.

[44]El trazo indicado en el Mapa es indicativo, el estudio definirá la ubicación de la variante de considerarla viable.
[45] La convención Ramsar es un tratado intergubernamental que enmarca los compromisos de sus países miembros para conservar las características ecológicas de los humedales declarados de importancia internacional, el Lago Guamuez fue reconocido como humedal de importancia internacional el 8 de enero de 2001.

5.1.5.2. Beneficiarios potenciales

Teniendo en cuenta que se trata de un estudio los beneficiarios potenciales serán estimados una vez se conozcan los resultados del mismo.

5.1.5.3. Estructura y valor del proyecto

Este proyecto se ejecutará a través de uno o varios contratos de consultoría con un plazo de ejecución estimado de 12 meses y con un costo total de $3.000 millones constantes de 2013, cuya financiación contará con los aportes relacionados en el Anexo 1.

5.2. Proyectos de Infraestructura Vial Red Secundaria y de acceso a la Red Primaria

5.2.1. Junín - Barbacoas.

5.2.1.1. Localización, descripción y alcance del proyecto

El proyecto está contemplado en el Plan Plurianual de Inversiones del -PND-[46], busca afianzar y complementar las estrategias de consolidación del territorio emprendidas por el Gobierno Nacional en esa región, sobre la red secundaria a cargo del Departamento. Se localiza en la subregión del Telembí, como se muestra en el Mapa 8.

Mapa 8. Localización del proyecto Junín - Barbacoas

[46] PND 2010-2014. Pág 248.

Elaboración:DNP. Fuente: Mapas Instituto Nacional de Vías

El trayecto tiene una longitud total aproximada de 55,4 Km y busca dar acceso a la Ruta No 10 que permite salida al puerto de Tumaco y, con la ejecución del proyecto La Espriella – Rio Mataje, también tendría una salida alternativa a Ecuador.

En el año 2009, se firmó un convenio entre IDEA-MINTRANSPORTE-EJERCITO NACIONAL e INVIAS para intervenir el trayecto Junín - Buenavista, por monto de $40.000 millones, quedando pendiente un trayecto aproximado por pavimentar de 30 Km desde Buenavista hasta Barbacoas que corresponde al alcance de este proyecto.

5.2.1.2. Beneficiarios potenciales

Los beneficiarios directos serán los habitantes del municipio de Barbacoas, cuya población es de 36.214 habitantes que corresponden al 2,1% del total del Departamento; de los cuales 15.310 están ubicados en la cabecera municipal y 20.904 en el sector rural[47].

Los cultivos que actualmente ocupan 2.321 Has[48] en Barbacoas se verían beneficiados con la intervención programada, al mejorar las condiciones para su comercialización por la Ruta No 10.

5.2.1.3. Estructura y valor del proyecto

Este proyecto se ejecutará a través de uno o varios contratos de Obra Pública con un plazo estimado para su ejecución de 48 meses y con un costo total de $113,886 millones constantes de 2013, cuya financiación contará con los aportes relacionados en el Anexo 1.

5.2.2. El Empate-La Cruz-San Pablo-Higuerones

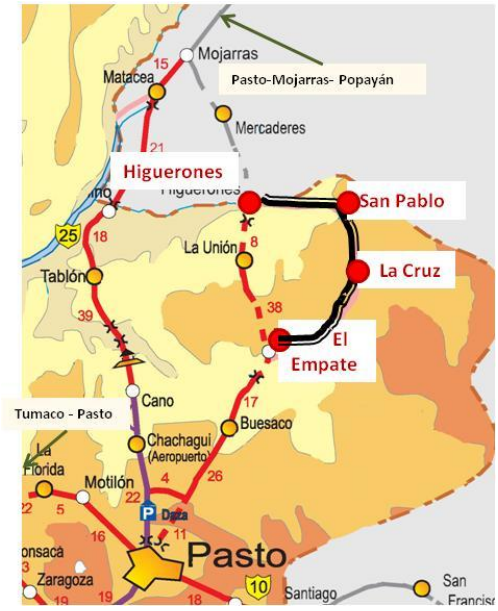
5.2.2.1. Localización, descripción y alcance del proyecto

El proyecto se localiza en la subregión del Río Mayo, como se muestra en el Mapa 9. Se contempla en el Plan Plurianual de Inversiones del PND[49] y busca una alternativa de

[47] Fuente: Proyecciones DANE para el año 2013.
[48] Cálculos suministrados por la DDRS con base en MADR - DPS Evaluaciones Agropecuarias por consenso 2011.
[49] PND 2010-2014. Pág 248.

conexión a los municipios del centro oriente de Nariño con el centro y norte del país.

Mapa 9. Localización del proyecto El Empate-La Cruz-San Pablo-Higuerones



Elaboración:DNP. Fuente: Mapas Instituto Nacional de Vías

Esta vía tiene una longitud 79 Km aproximadamente, de los cuales 69 Km se encuentran a cargo de la Gobernación de Nariño, desde el Empate hasta el límite con Cauca, tramo en el cual se invertirán los recursos. El Instituto Nacional de Vías en el 2010 a través de un convenio con la Gobernación de Nariño logró pavimentar 4,4 Km, quedando pendientes por rehabilitar y pavimentar un tramo de 64,6 Km que es objeto de este proyecto.

5.2.2.2. Beneficiarios potenciales

Los beneficiarios directos serán los habitantes de los municipios de Albán, San Bernardo, La Cruz, San Pablo y La Unión. Su población estimada es de 101.945 habitantes que corresponden al 6% del total del Departamento; de los cuales 32.845 están ubicados en las cabeceras municipales y 69.100 en el sector rural[50].

[50] Fuente: Proyecciones DANE para el año 2013.

Este proyecto se convierte en la consolidación del anillo vial del norte en la Subregión del Rio Mayo, zona con vocación agrícola que constituye la economía base de la región y que ocupan un área de 16.652 Has[51].

5.2.2.3. Estructura y valor del proyecto

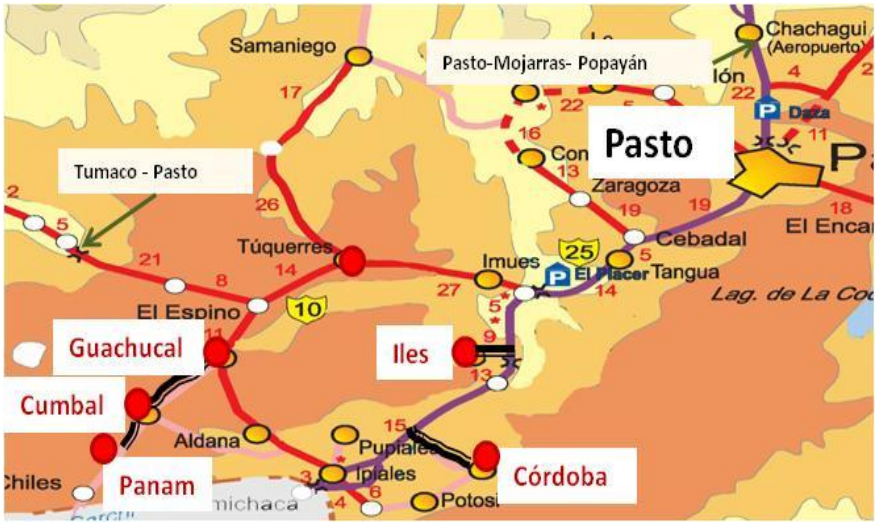
Este proyecto se ejecutará a través de uno o varios contratos de Obra Pública con un plazo estimado para su ejecución de 60 meses y con un costo total de $99,436 millones constantes de 2013[52], cuya financiación contará con los aportes relacionados en el Anexo 1.

5.2.3. Finalización otras vías de acceso a Red Primaria

5.2.3.1. Localización, descripción y alcance del proyecto

Las vías que conforman este proyecto corresponden a tramos de la red a cargo del departamento que conectan cabeceras municipales a la red primaria nacional y se localizan en la subregión de la Exprovincia de Obando, al sur del Departamento de Nariño, como se muestra en el Mapa 10.

Mapa 10 Localización del proyecto Finalización Vías de Acceso a Red Primaria



Elaboración:DNP. Fuente: Mapas Instituto Nacional de Vías

[51] Cálculos suministrados por la DDRS con base en MADR - DPS Evaluaciones Agropecuarias por consenso 2011.
[52] El Contrato Plan contempla recursos de la vigencia 2012 por valor de $16.750 millones que se encuentran en ejecución por parte del INVÍAS.

Los tramos Córdoba-Troncal; Iles-Troncal y Panam – Cumbal hicieron parte del programa denominado Plan 2.500, cuya importancia estratégica se declaró mediante los documentos CONPES 3261 de 2003, 3272 y 3311 de 2004[53]. Sin embargo, la longitud completa de estos tramos no fue priorizada en dicho programa, al igual que el tramo Cumbal – Gucahucal que conecta con la red nacional. Por ese motivo, y con el fin de cumplir con el objetivo de conectividad propuesto es necesaria la pavimentación de los siguientes tramos: Córdoba-Troncal (8 Km); Iles-Troncal (8,5 Km); Panam – Cumbal (10 Km) y Cumbal- Guachucal (8,5 Km).

5.2.3.2. Beneficios potenciales

Los beneficiarios directos serán los habitantes de los municipios de: Guachucal, Cumbal, Cuaspud, Iles, Funes y Córdoba. Su población estimada es de 89.675 habitantes que corresponden al 5.3% del total del Departamento; de los cuales 19.836 están ubicados en el sector urbano y 69.839 en el sector rural[54].

Los cultivos que actualmente ocupan 2.321 Has[55] en los municipios mencionados anteriormente se verían beneficiados con la intervención programada, al mejorar las condiciones para su comercialización por las vías de orden nacional hacia el centro y norte del país.

5.2.3.3. Estructura y valor del proyecto

Este proyecto se ejecutará a través de uno o varios contratos de Obra Pública con un plazo estimado para su ejecución de 24 meses y con un costo total de $58.009 millones constantes de 2013, cuya financiación contará con los aportes relacionados en el Anexo 1.

[53] Con el propósto de reducir los tiempos de viaje y los costos de movilización de bienes y personas, así como de mejorar la transitabilidad entre las zonas rurales y los centros urbanos de consumo y producción
[54] Fuente: Proyecciones DANE para el año 2013.
[55] Cálculos suministrados por la DDRS con base en MADR - DPS Evaluaciones Agropecuarias por consenso 2011.

5.3. Proyectos de Infraestructura Vial Compromiso Binacional y Zona de Frontera

5.3.1. La Espriella – río Mataje

5.3.1.1. Localización, descripción y alcance del proyecto

El proyecto se encuentra localizado en la subregión del Pacífico Sur, como se muestra en el Mapa 11:

Mapa 11. Localización del proyecto La Espriella – río Mataje

Elaboración:DNP. Fuente: Mapas Instituto Nacional de Vías

Este proyecto brinda una alternativa de conexión con Ecuador a los municipios que se encuentran a lo largo de la Ruta No 10, permitiendo a los dos países consolidar una red de transporte articulada, que facilite la movilidad de bienes y pasajeros hacia los centros de producción y consumo como la ciudad de Pasto y el puerto de Tumaco en Colombia y Tulcán y los puertos de Esmeraldas y San Lorenzo en Ecuador, fomentando las alianzas y asociaciones estratégicas entre las instituciones y las empresas de ambos países. Este proyecto se encuentra en fase de diseño por parte de INVIAS[56].

[56] La inversión realizada por el INVÍAS en los estudios que adelanta actualmente es de $1.268 millones, con fecha estimada de entrega en Junio de 2013.

Este tramo completo consta de 20 Km, de los que existen 13 Km actualmente en afirmado y presentan malas condiciones los cuales serán pavimentados, los 7 Km restantes corresponden a la construcción de vía nueva. Además de lo anterior, el proyecto contempla la construcción de 4 puentes[57] ubicados sobre los ríos, Pusbi, quebrada Panambil, río San Juan y río Mira, los cuales suman aproximadamente 700 metros de longitud.

5.3.1.2. Beneficiarios potenciales

Los beneficiarios serán los habitantes del municipio de Tumaco. Su población estimada es de 191.218 habitantes que corresponden al 11.2% del total del Departamento, de los cuales 105.832 están ubicados en la cabecera municipal y 85.386 en el sector rural[58].

Los cultivos que actualmente ocupan 41.937 Has[59] en Tumaco, se verían beneficiados con la intervención programada al mejorar las condiciones para su comercialización, no sólo hacia el interior del país sino hacia la República de Ecuador y otros mercados internacionales a través del puerto.

5.3.1.3. Estructura y valor del proyecto

Este proyecto se ejecutará a través de uno o varios contratos de Obra Pública con un plazo estimado para su ejecución de 48 meses y con un costo total de $122,580 millones constantes de 2013, cuya financiación contará con los aportes relacionados en el Anexo 1.

5.4. Proyectos de Infraestructura Aeroportuaria

5.4.1. Pista Aeropuerto San Luis de Ipiales

5.4.1.1. Localización, descripción y alcance del proyecto

El proyecto se encuentra localizado en la subregión de la Exprovincia de Obando.

Una de las mayores dificultades del Departamento, en cuanto al transporte aéreo,

[57] Además de los 4 puentes mencionados, el tramo completo contempla la construcción del puente sobre el río Mataje, se realizará a través de convenio entre el Ministerio de Transporte de Colombia y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador.
[58] Fuente: Proyecciones DANE para el año 2013.
[59] Cálculos suministrados por la DDS con base en MADR - DPS Evaluaciones Agropecuarias por consenso 2011.

es que el aeropuerto "Antonio Nariño"[60] está expuesto a permanentes cierres por condiciones climáticas adversas, lo que ocasiona traumatismos en el servicio y el normal desplazamiento de pasajeros. El Aeropuerto San Luis de Ipiales, es una alternativa para la movilización de los pasajeros que se trasladan desde o hacia la capital del Departamento y puede convertirse en punto de consolidación de la movilidad con Ecuador. En la siguiente figura puede observarse una vista del proyecto.

Figura 1. Vista aérea del proyecto Pista Aeropuerto San Luis de Ipiales

Elaboración: Aeronaútica Civil

El proyecto tiene como alcance la finalización de la pista del aeropuerto San Luis, que comprende la terminación del terraplén y la construcción de la estructura de pavimento. La nueva pista del aeropuerto tendrá 2.500 metros de longitud y 45 metros de ancho.

5.4.1.2. Beneficiarios potenciales

El Aeropuerto se encuentra ubicado en el municipio de Aldana y sirve a Ipiales, actualmente moviliza anualmente 6.854 pasajeros y 7 Toneladas de carga y este proyecto sería una alternativa para los 231.911[61] pasajeros y las 1.546 Toneladas de carga que actualmente se movilizan por el aeropuerto Antonio Nariño, que sirve a la ciudad de Pasto.

[60] Ubicado en el municipio de Chachaguí que sirve a la ciudad de Pasto.
[61]Cifras de movilización anual de carga y pasajeros aportadas por la Aeronáutica Civil con corte a Diciembre de 2012

5.4.1.3. Estructura y valor del proyecto

Este proyecto se ejecutará a través de uno o varios contratos de Obra Pública con un plazo estimado para su ejecución de 36 meses y con un costo total de $39,417 millones constantes de 2013[62], cuya financiación contará con los aportes relacionados en el Anexo 1.

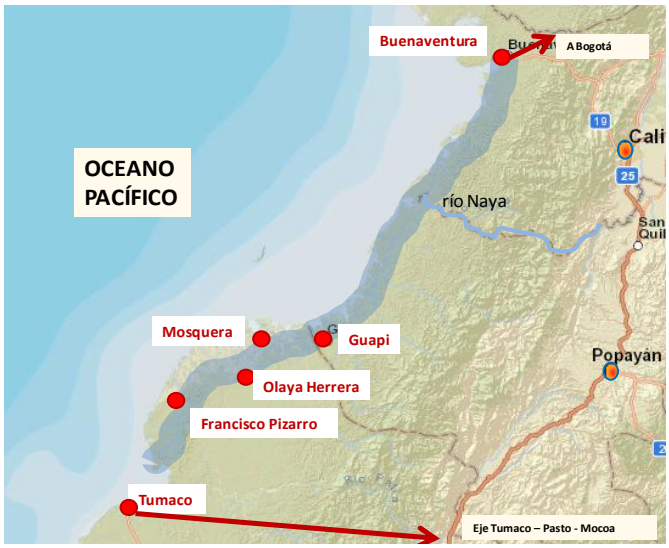
5.5. Proyectos de Infraestructura Intermodal

5.5.1. Preinversión Acuapista

5.5.1.1. Localización, descripción y alcance del proyecto

Corresponde a la actualización de estudios y diseños para el proyecto de adecuación de los esteros del Pacífico Sur mediante obras hidráulicas como dragados y canalizaciones; el proyecto tiene como objetivo conectar a Tumaco con el resto del litoral del departamento de Nariño y con la costa Pacífica de los departamentos de Valle del Cauca y Cauca, como se muestra en el Mapa 12:

Mapa 12. Localización del proyecto Preinversión Acuapista



Elaboración:DNP. Fuente: Geosur

De acuerdo con el diagnóstico del modo aéreo, enunciado en la página 8 del presente documento, pocas localidades de la costa pacífica nariñense cuentan con vuelos

[62] El Contrato Plan contempla recursos de la vigencia 2012 por valor de $10.000 millones que se encuentran en ejecución por parte de la AEROCIVIL.

comerciales, en tanto que a la mayoría de ellas se puede acceder solamente a través de trayectos fluviales o marítimos; sin embargo en la actualidad la navegación por los esteros del litoral Pacífico se ve afectada a causa de la sedimentación de los canales y con la variación del nivel de agua por efecto de las mareas, dificultando la movilidad y el desarrollo económico y social en la región.

Como principal antecedente, el Instituto Nacional de Vías adelantó estudios de prefactibilidad del proyecto en 1998 y en el 2010 realizó la actualización y complementación parcial de los mismos, identificando puntos críticos que afectan la navegación desde Tumaco hasta Buenaventura a través de los esteros. Este proyecto pretende complementar los estudios de factibilidad que ya fueron elaborados, para definir aspectos técnicos, consulta con comunidades y permisos ambientales.

5.5.1.2. Beneficiarios potenciales

Teniendo en cuenta que se trata de un estudio los beneficiarios potenciales serán estimados una vez se conozcan los resultados del mismo.

5.5.1.3. Estructura y valor del proyecto

Este proyecto se ejecutará a través de uno o varios contratos de consultoría con un plazo de ejecución estimado de 6 meses y con un costo total de $5.000 millones constantes de 2013, cuya financiación contará con los aportes relacionados en el Anexo 1.

6. FINANCIACIÓN

Del total de inversiones contempladas en el Contrato-Plan de la Nación con el departamento de Nariño, el 48% corresponde al costo del componente de "Infraestructura vial, aeroportuaria y portuaria". Las inversiones necesarias para este componente requieren recursos por $728.500 millones de pesos corrientes[63], que serán financiados en cinco vigencias fiscales, de acuerdo con la siguiente distribución:

[63] El total del componente de infraestructura, expresado en pesos constantes de 2013 corresponde a $671,744 millones, sin incluir los recursos de 2012, ejecutados por INVIAS y Aerocivil por un total de $26,750 millones de pesos.

Tabla 4. Recursos para el componente "Infraestructura vial, aeroportuaria y portuaria" del Contrato Plan de la Nación con el depto de Nariño (millones de pesos corrientes)

FUENTE	2013	2014	2015	2016
CONTRATO PLAN[64]	33.000	85.000	84.600	97.000
MINISTERIO DE TRANSPORTE[65]	64.050	116.900	119.300	55.400
GOBERNACIÓN NARIÑO[66]	46.500	-	-	
TOTAL	**143.550**	**201.900**	**203.900**	**152.400**

Fuente: Ministerio de Transporte, DNP Contratos Plan y Gobernación de Nariño

Los aportes de la Nación son el 94% de la inversión del componente de "Infraestructura vial, aeroportuaria y portuaria" del Contrato Plan y provienen de recursos del Presupuesto General de la Nación y de recursos del sector Transporte (INVIAS y AEROCIVIL), a través de vigencias futuras. Por lo anterior, la contratación y ejecución de los recursos deberá ser realizada por las entidades adscritas al Ministerio de Transporte, de acuerdo con sus competencias específicas[67]. El detalle de cada uno de los proyectos se encuentra discriminado por vigencia en la Tabla 5 y en el Anexo 1 se presenta el detalle por fuente de financiación y vigencia.

Tabla 5. Distribución de recursos por proyecto por vigencia (millones de pesos corrientes)

PROYECTO	2013	2014	2015	2016
Ipiales-Guachucal-el Espino	9.300	15.300	19.000	-
Variante San Francisco - Mocoa	-	-	24.600	50.400
Circunvalar al Galeras	10.000	20.000	10.000	-
Túquerres - Samaniego	13.700	35.000	34.300	-
Preinversión Variante el Encano - Santiago	3.000	-	-	-
Junín - Barbacoas	22.000	20.000	35.000	43.000

[64] Los recursos correspondientes al contrato plan serán incorporados al presupuesto del sector transporte para su ejecución.

[65] El Contrato Plan contempla recursos de la vigencia 2012 por valor de $26.750 millones que se encuentran en ejecución por parte del INVÍAS y AEROCIVIL, entidades ejecutoras del Ministerio de Transporte, como se detalla en las siguientes notas al pie.

[66] El monto correspondiente a los aportes del Departamento no se incluye en el aval fiscal dada la fuente de los recursos.

[67] El CONFIS recomendó solicitar al Ministerio de Transporte, coordinar con el departamento de Nariño los términos para la ejecución de los proyectos a través del INVIAS y la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, en desarrollo de la autonomía presupuesta de que gozan estas entidades.

PROYECTO	2013	2014	2015	2016
El Empate- La Cruz-San Pablo-Higuerones[68]	27.250	31.000	31.000	14.000
Finalización Vías de Acceso Red Primaria	28.300	30.600	-	-
La Espriella-Río Mataje	5.000	30.000	50.000	45.000
Pista Aeropuerto Ipiales[69]	20.000	20.000	-	-
Preinversión Acuapista	5.000	-	-	-
TOTAL	**143.550**	**201.900**	**203.900**	**152.400**

Fuente: Ministerio de Transporte, DNP Contratos Plan y Gobernación de Nariño

Es importante mencionar que el Consejo Superior de Política Fiscal- CONFIS, en la sesión del día 29 de abril de 2013 dio aval fiscal para la declaración de importancia estratégica del componente de "Infraestructura vial, aeroportuaria y portuaria del contrato Plan de la Nación con el departamento de Nariño, de conformidad al Artículo 21 del Decreto 4730 de 2005 (ver Anexo 2).

La Gobernación de Nariño, en atención a la relevancia de las obras declaradas como de importancia estratégica en el presente documento Conpes, deberá realizar las gestiones que permitan un mantenimiento adecuado de las obras incluidas en los proyectos mencionados en el componente de infraestructura vial, aeroportuaria y portuaria de Nariño, en las vías que se encuentren a su cargo en cumplimiento de lo establecido en los artículos 16 y 17 de la Ley 105 de 1993.

7. RECOMENDACIONES

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

1. Declarar de importancia estratégica para el país, el componente de "Infraestructura vial, aeroportuaria y portuaria" del Contrato Plan de la Nación con el departamento de Nariño propuesto en el presente documento de

[68] El Contrato Plan contempla recursos de la vigencia 2012 por valor de $16.750 millones que se encuentran en ejecución por parte del INVÍAS.
[69] El Contrato Plan contempla recursos de la vigencia 2012 por valor de $10.000 millones que se encuentran en ejecución por parte de la AEROCIVIL.

conformidad con la Ley 819 de 2003 y el Decreto 4730 de 2005.

2. Solicitar al Ministerio de Transporte y al Departamento Nacional de Planeación en coordinación con la Gobernación de Nariño, realizar las acciones necesarias para adelantar el trámite correspondiente para la aprobación de vigencias futuras requeridas para la total financiación y ejecución del componente de infraestructura vial, aeroportuaria y portuaria, con cargo al cupo de inversión de las respectivas entidades, de acuerdo con la distribución y aporte de recursos presentado en este documento.

3. Solicitar al Ministerio de Transporte y al INVIAS en coordinación con la Gobernación de Nariño, de conformidad con este documento, determinar la mejor alternativa para la ejecución de los proyectos carreteros y fluvio-marítimos.

4. Solicitar al Ministerio de Transporte y a la AEROCIVIL, de conformidad con este documento, adelantar las acciones necesarias para la ejecución del proyecto del aeropuerto de Ipiales.