

# Documento Conpes

---



**3775**

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

**IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL COMPONENTE DE INFRAESTRUCTURA DE  
CONECTIVIDAD DEL CONTRATO PLAN DE LA NACIÓN CON EL  
DEPARTAMENTO DE SANTANDER**

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

**Versión aprobada**

**Bogotá D.C, 30 de septiembre de 2013**

## TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN .....	3
3. OBJETIVO DEL DOCUMENTO CONPES.....	6
4. COMPONENTE DE INFRAESTRUCTURA DE CONECTIVIDAD DEL CONTRATO PLAN DE LA NACIÓN CON EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER .....	6
4.1. Proyectos de infraestructura de la red vial secundaria.....	11
4.1.1. San Gil – Charalá – Taladro (Limites Boyacá).....	11
4.1.2. Conector Estratégico (Girón – Zapatoca - Troncal del Magdalena Medio).....	14
4.1.3. Corredor Agroforestal y Energético (Gambita – El Carmen – Troncal del Magdalena Medio) .....	16
4.1.4. Corredor del Folclor y el Bocadoillo (Jesús María – Gualilo).....	20
4.1.5. Tramos Complementarios .....	22
5. FINANCIACIÓN .....	25
6. RECOMENDACIONES .....	27
7. ANEXOS .....	28

## 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 de conectividad” del Contrato Plan de la Nación con el departamento de Santander, de conformidad con la Ley 819 de 2003<sup>1</sup> y el Decreto 4730 de 2005<sup>2</sup> 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 2010 – 2014 “Prosperidad para Todos” – PND con los intereses regionales del departamento de Santander que se establecen en el Plan de Desarrollo Departamental, como se describe a continuación.

## 2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

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”- PND<sup>3</sup>, reconoce la infraestructura de transporte como una locomotora estratégica de crecimiento, la cual genera empleo, dinamiza la economía a través de sus encadenamientos con actividades conexas, aumenta la productividad, fortalece la

---

<sup>1</sup> El Art. 11° de la Ley 819/03 establece: “El Consejo Superior de Política Fiscal, Confis, en casos excepcionales para las obras de infraestructura, energía, comunicaciones, aeronáutica, defensa y seguridad, así como para las garantías a las concesiones, podrá autorizar que asuman obligaciones que afecten el presupuesto de vigencias futuras sin apropiación en el presupuesto del año en que se concede la autorización. El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas deberán consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo del que trata el artículo 1o de esta Ley”.

<sup>2</sup> El Decreto 4730 de 2005, establece en el Artículo 23. Viabilidad fiscal para la aprobación de vigencias futuras excepcionales. Los proyectos de inversión que requieran vigencias futuras excepcionales y superen el respectivo período de Gobierno, deben contar con el aval fiscal por parte del Confis, antes de su declaratoria de importancia estratégica por parte del Conpes. La presente disposición se aplica a las Empresas Industriales y Comerciales del Estado y Sociedades de Economía Mixta sujetas al régimen de aquellas, del orden nacional dedicadas a actividades no financieras.

<sup>3</sup> Expedido mediante la ley 1450 de 2011.

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 las zonas rurales con las urbanas, 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 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 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)”<sup>4</sup>. Así, el 27 julio de 2013, se suscribió el “Acuerdo Estratégico para el Desarrollo del Territorio Contrato Plan de la Nación con el Departamento de Santander” con un costo total estimado de \$6,11 billones corrientes, de los cuales el 85.5% será cofinanciado por la Nación.

De otra parte, 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 PND 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,

---

<sup>4</sup>Ver Contrato Plan Santander Competitividad para el Desarrollo 2013-2018, Acuerdo Estratégico para el Desarrollo del Territorio, suscrito el 27 de Julio de 2013. Ver además, Artículo 8º de la Ley 1450 de 2011 y Arts. 13,15, 18, 20 de la Ley 1454 de 2011.

el Gobierno Nacional viene desarrollando en el departamento de Santander acciones con la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) como es la estructuración de los siguientes proyectos: el corredor Zipaquirá- Palenque, Bucaramanga - Barrancabermeja – Yondó, el corredor Puerto Gaitán – Puerto Araujo, Bogotá – Bucaramanga – Cúcuta, el corredor Duitama – Pamplona –Cúcuta y en ejecución Ruta del sol II y Concesión Zona Metropolitana de Bucaramanga ZMB.

Por otra parte, el Plan de Desarrollo Departamental 2012-2015: “Santander en Serio, Gobierno de la Gente” contempla la línea estratégica de desarrollo territorial subregional denominada “Santander Conectado”, con el propósito de mejorar las condiciones de conectividad, prevención y atención de emergencias, modernización de la infraestructura de transporte de la red vial primaria, secundaria y terciaria, al igual que el mejoramiento de la infraestructura de transporte aéreo y férreo, con un componente esencial de TICs para la conexión y globalización, con lo cual se resalta la importancia de un programa estratégico de conectividad vial<sup>5</sup>.

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 27 de julio de 2013 el Contrato Plan con el departamento de Santander, definiendo como corredores prioritarios aquellos que mejoren la comunicación transversal, el nivel de conectividad y su capacidad de movilización de pasajeros y de carga como un factor determinante en la competitividad regional. La estrategia integral de desarrollo acordada en el Contrato Plan contempla tres prioridades estratégicas: infraestructura de conectividad, desarrollo social y desarrollo económico, uno de las estrategias de desarrollo territorial en esta primera prioridad estratégica es el componente de mejoramiento, rehabilitación y pavimentación de la red secundaria, el cual representa el 16% del total de recursos del Contrato Plan.

Por el departamento de Santander tienen lugar el paso de corredores viales estratégicos para el país, como: “La Ruta del Sol”, “La Troncal Central”, “La Transversal 66”, “La Troncal del Norte” y “La Transversal del Carare”, los cuales lo comunican de

---

<sup>5</sup>Plan Departamental de Desarrollo “Santander en Serio, Gobierno de la Gente”. Pág.104.

sur a norte, con Boyacá, Norte de Santander, Cesar, Bolívar, Antioquia y corredores internacionales con Venezuela. Del mismo modo ofrece una conexión fluvial a través del río Magdalena y su red férrea hacia el centro y hacia la costa Atlántica del país. En este sentido, el departamento de Santander reconoce la importancia de modernizar su infraestructura vial, como motor que permita incentivar la economía a partir de la integración de zonas productoras con los centros de consumo interno y externo, consolidado mediante una estrategia integral de desarrollo acorde con lo definido en el Acuerdo Estratégico del Contrato Plan Santander mediante la intervención de cinco corredores pertenecientes a la red vial secundaria a cargo del departamento.

Con el desarrollo del componente de “Infraestructura de conectividad vial”, cuya declaratoria de importancia estratégica se somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social en este documento, se espera, garantizar las condiciones de transitabilidad, disminuir los tiempos de desplazamiento, optimizar el intercambio productivo y comercial de Santander y reducir los costos de operación vehicular de carga y de pasajeros, mejorando la conectividad con el resto del país.

### **3. OBJETIVO DEL DOCUMENTO CONPES**

Declarar de importancia estratégica el programa estratégico de “Infraestructura de conectividad vial” del Contrato Plan de la Nación con el departamento de Santander por parte del Consejo Nacional de Política Económica y Social.

### **4. COMPONENTE DE INFRAESTRUCTURA DE CONECTIVIDAD DEL CONTRATO PLAN DE LA NACIÓN CON EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER**

El departamento de Santander cuenta con una red vial de aproximadamente 11.762 kilómetros, distribuida de la siguiente manera:

**Tabla 1. Red vial departamento de Santander**

<b>Entidad</b>	<b>Red a cargo</b>	<b>Longitud (Km)</b>
Instituto Nacional de Vías	Primaria	980,49
Agencia Nacional de Infraestructura	Primaria	230,74
Gobernación de Santander	Secundaria	2.439,52
Instituto Nacional de Vías	Terciaria	1.975,57
Municipios	Terciaria	6.136,03
<b>Total red vial Departamento</b>		<b>11.762,35</b>

Fuente: INVIAS, ANI, Ministerio de Transporte.

De acuerdo con la información reportada por el INVIAS y la ANI del departamento de Santander, de la red nacional en este departamento, el 81% se encuentra a nivel de pavimento y el 19% a nivel de afirmado<sup>6</sup> y las vías secundarias se encuentran en un 30% a nivel de pavimento, 23% a nivel de afirmado y el 47% restante a nivel de tierra<sup>7</sup>, siendo estas cifras dicientes del estado actual de las vías en el departamento de Santander y la pertinencia de realizar estas inversiones.

Aunque se han realizado inversiones dirigidas a la pavimentación y mantenimiento de la red vial del departamento de Santander, los esfuerzos para la recuperación y mantenimiento óptimo de la red vial han resultado insuficientes, debido a que el departamento cuenta con una geografía abrupta, por estar ubicado sobre la cordillera oriental, presenta fallas geológicas a lo largo de todo su territorio, movimientos sísmicos permanentes, alta pluviosidad, suelos altamente deleznable, factores que definen un territorio completamente heterogéneo, con un conjunto de municipios que tienen difíciles condiciones de accesibilidad y transitabilidad, lo cual se incrementó con los daños ocasionados por la Ola Invernal 2010-2011 y el fenómeno de la Niña, generando daños mayores en las provincias de Soto y Vélez identificándose pérdidas de banca, pavimento, muros socavados, y deslizamiento de taludes. A la fecha, se han atendido parcialmente algunos puntos críticos con recursos del departamento, de Colombia Humanitaria y Findeter, los cuales ascienden a un valor aproximado de \$70.000

<sup>6</sup> Información suministrada por el INVIAS Seccional Santander

<sup>7</sup> Información suministrada por el Departamento de Santander – Secretaria de Infraestructura

Millones <sup>8</sup>.

De acuerdo con el diagnóstico anterior, se requiere:

- 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 hacia los corredores de competitividad y de comercio internacional para promover la productividad de la región.
- Mejorar los niveles de servicio y capacidad de la red vial en Santander, disminuyendo los costos de operación vehicular y tiempos de viaje.
- Mitigar los riesgos recurrentes en puntos críticos del territorio, lo que permitirá evitar cierres parciales o totales de las vías, garantizando la vida y accesibilidad a los servicios y municipios por parte de la comunidad.
- Contribuir al mejoramiento de la capacidad de la infraestructura física de transporte, a través de una red vial moderna, de alta calidad y con capacidad para estimular el crecimiento sostenible de varios sectores como el agropecuario, industrial, turístico, energético y cultural en las distintas subregiones del departamento.

Para el componente de “Infraestructura de conectividad”, el Ministerio de Transporte y el departamento de Santander priorizaron cinco (5) proyectos para la red vial secundaria, bajo los siguientes parámetros:

- Integrar los corredores priorizados en el Plan Vial Departamental 2009-2018<sup>9</sup> los cuales conforman tramos catalogados en su mayoría en el rango de prioridad estratégica.
- Articuladores de redes nacionales que favorezcan la movilidad de carga y pasajeros.

---

<sup>8</sup>Colombia Humanitaria y Secretaria de Transporte e Infraestructura del Departamento de Santander.

<sup>9</sup>Ver Plan Vial Departamental 2009 – 2018.

- Impacto potencial para el desarrollo turístico, agrícola y ganadero de las provincias del departamento, logrando garantizar la conectividad a los diferentes municipios e integrar centros de producción y de consumo.

A continuación se enuncian los corredores priorizados, (ver Tabla 2).

**Tabla 2. Longitudes y plazos estimados de los proyectos**

Proyectos	Longitud (Total Km)	Longitud a Intervenir <sup>10</sup> (Km)	Plazo estimado (meses)
San Gil – Charalá–Duitama	81,34	55,4	48
Conector estratégico(Girón-Zapatoca-Troncal del Magdalena Medio)	198	64,5	48
Corredor agroforestal y energético(Gambita – EL Carmen Troncal del Magdalena Medio)	357,6	196,44	48
Corredor del Folclor y el bocadillo(Jesús María- Gualilo)	140	68,5	48
Tramos complementarios <sup>11</sup>	159	35,52	24
<b>TOTAL<sup>12</sup></b>	<b>935,94</b>	<b>420,36</b>	

Fuente: Contrato Plan Departamento de Santander.

La ubicación geográfica de los anteriores proyectos puede observarse en el Mapa 1; de acuerdo con la prioridad establecida en el Contrato Plan con el departamento de Santander, con el propósito de mejorar la interconexión por vías terrestres a través de programas de red vial, se espera que la población directamente beneficiada con estas intervenciones sea aproximadamente de 1.549.875 habitantes<sup>13</sup>.

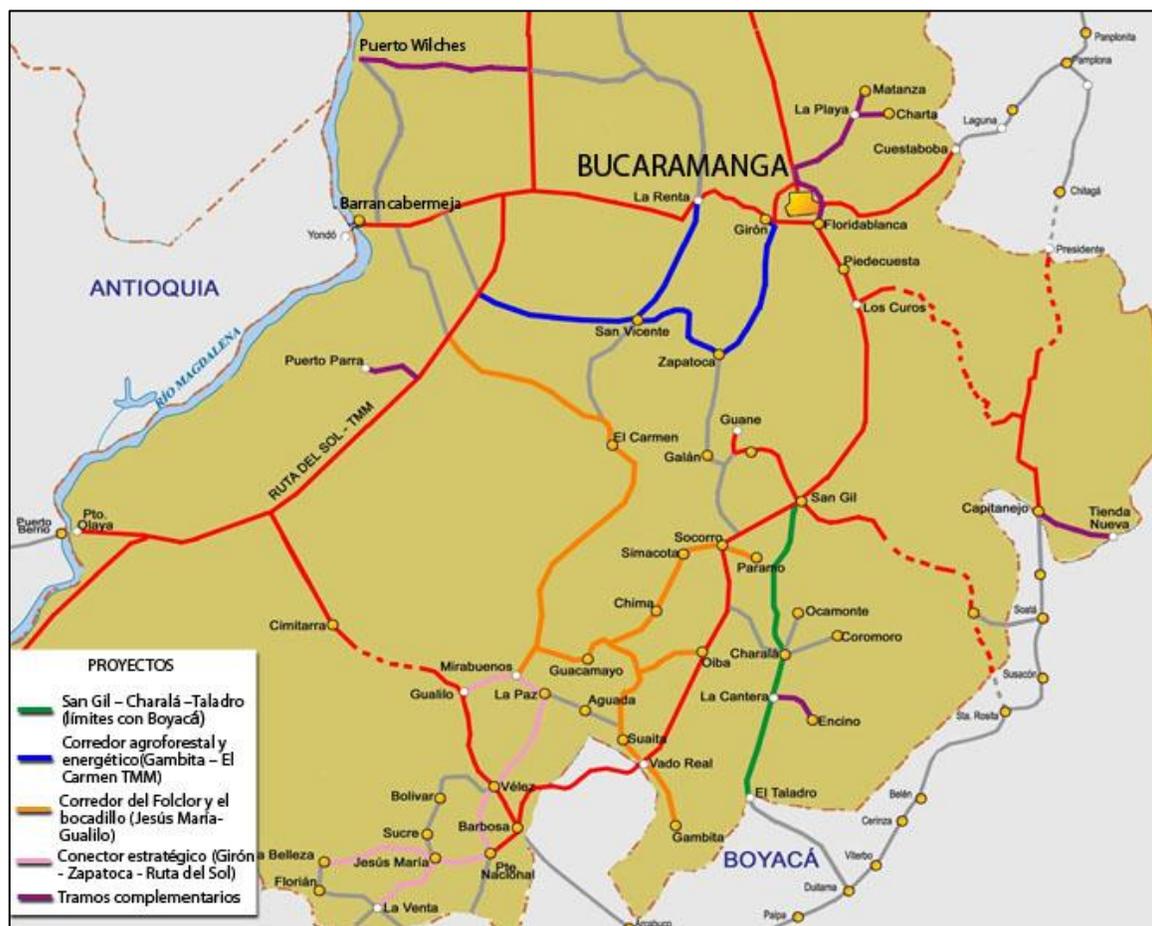
<sup>10</sup>El alcance físico en la longitud aproximada de intervención (Km), estará sujeto a los resultados de los estudios y diseños definitivos.

<sup>11</sup>Tramos complementarios: La Cantera – Encino, TMM – Puerto Wilches, TMM – Puerto Parra, Bucaramanga – Matanza, La Playa – Charta, Capitanejo – Tienda Nueva, Bucaramanga – Floridablanca (Vía Antigua)

<sup>12</sup>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.

<sup>13</sup>Se ha utilizado una aproximación basada en la proyección del DANE para el área total municipal en el 2013

**Mapa 1. Localización componente de “Infraestructura de Conectividad”**



Elaboración: DNP - DIES

Las inversiones asociadas a los proyectos tendrán efectos en el crecimiento de la economía de la región por el incremento en la acumulación de capital fijo, lo que significará aumentos en la tasa de inversión de la economía frente al escenario actual. De acuerdo con estimaciones realizadas, estas inversiones aumentarán el PIB del departamento de Santander en promedio anual 0.96% entre 2014 y 2017<sup>14</sup>. Adicionalmente, Los proyectos de inversión de capital en infraestructura tienen potencial de generación de empleos directos e indirectos, se espera que las inversiones descritas en el presente Conpes generen aproximadamente 5.200 nuevos puestos de trabajo<sup>15</sup>.

Al promover la integración de las provincias del departamento, el componente de

<sup>14</sup>Estimaciones realizadas por el Departamento Nacional de Planeación basados en estudios de impacto del PIB.

<sup>15</sup>Realizadas por la Secretaría de Planeación con base en información DANE.

“Infraestructura de conectividad” del Contrato-Plan contribuirá a impulsar la economía santandereana como motor clave para las metas del desarrollo turístico contemplados por el Contrato-Plan<sup>16</sup>. En general, las intervenciones planteadas sobre la infraestructura vial del departamento permitirían potencializar el turismo en sitios de interés como: Cañón del Chicamocha, Parque Nacional del Chicamocha, Centro histórico Charalá, Santuario de Fauna y Flora en Virolín, Paramo de la Rusia en límites de Boyacá y Santander, Parque Natural el Gallineral en San Gil, Girón Patrimonio Histórico de la Humanidad, Caminos de Lenguerke en Zapatoca, Parque Nacional Natural serranía de los Yarigüies, Represa Hidrosogamoso, Embalse del río Tona en Bucaramanga, complejo de humedales en Puerto Parra y Barrancabermeja, Parque Nacional de Petróleo en Barrancabermeja, práctica de deportes extremos en San Gil y Bucaramanga, espeleología en el municipio del Páramo, Gambita, iglesias y monumentos en el Socorro, minas de carbón y balnearios en el municipio de El Carmen de Chucuri, Museo de los hilados en Suaita, entre otros sitios culturales de atractivo turístico del departamento. De igual manera, se destacan las diferentes actividades culturales propias de los municipios como: el Festival Nacional del Requito en Puente Nacional, el Festival Nacional de música Luis Antonio Calvo en Gambita, los festivales del folclor en la provincia de Vélez y las ferias de cada Municipio como muestra de su cultura<sup>17</sup>.

A continuación se hace la presentación específica de cada uno de los proyectos que conforman el componente de “Infraestructura de conectividad” del Contrato Plan de la Nación con el departamento de Santander, cuya declaración de importancia estratégica se somete a consideración al Consejo Nacional de Política Económica y Social.

## **4.1. Proyectos de infraestructura de la red vial secundaria**

### **4.1.1. San Gil – Charalá – Taladro (Límites Boyacá)**

#### **4.1.1.1. Localización, descripción y alcance del proyecto**

La vía parte en San Gil sobre la vía Nacional Troncal Central (ruta 45A) y finaliza en Duitama sobre la vía Troncal del Norte en el Departamento de Boyacá. El proyecto

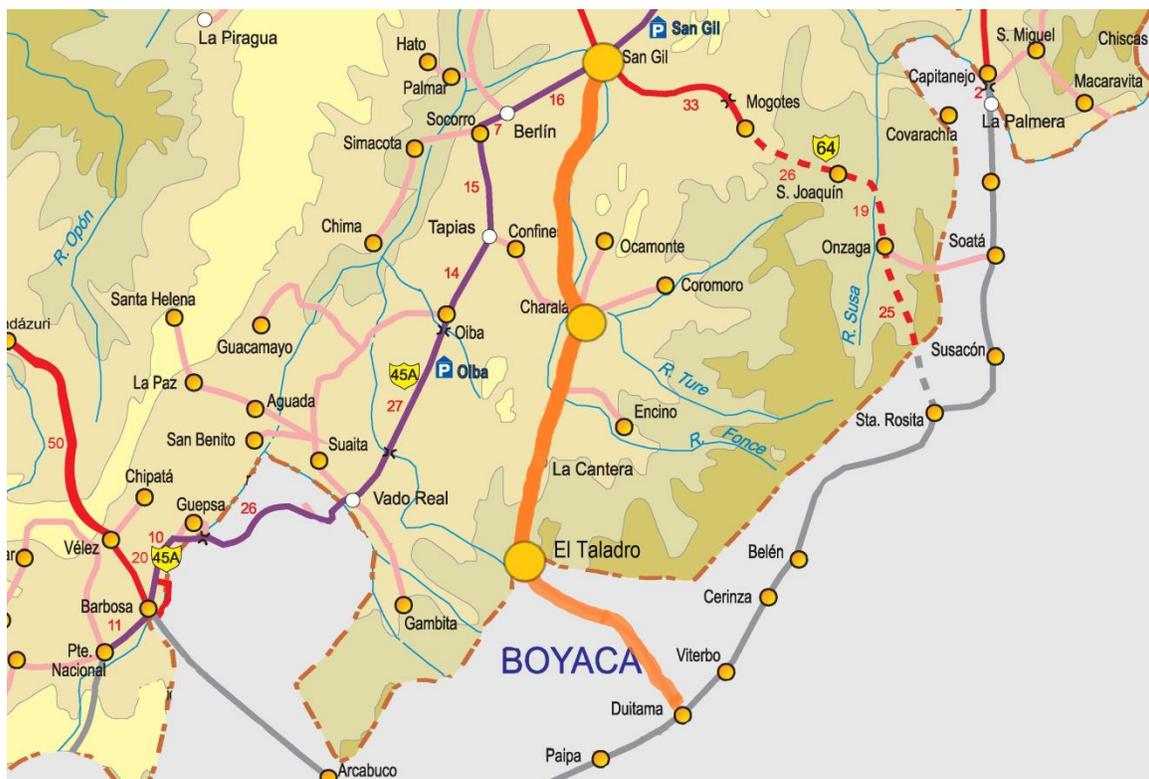
---

<sup>16</sup>Proyectos de desarrollo Económico – Turismo, incluidos en el acuerdo programático Contrato-Plan de la Nación con el departamento de Santander

<sup>17</sup>Plan Vial Departamental de Santander 2009-2018, Página 96-100.

vial San Gil – Charalá – Límites Boyacá (Taladro) es de carácter secundario y hace parte del corredor Ecoturístico<sup>18</sup>, el cual ofrece un trayecto más corto y de mejores características geométricas para conectar a Santander con el vecino departamento de Boyacá.

**Mapa 2. Localización del proyecto San Gil – Charala – Taladro (Límites Boyacá)**



Fuente: Gobernación de Santander

El corredor vial San Gil – Charalá – Duitama, cuenta con una longitud de 135,34 Km de los cuales 54 Km corresponden a Boyacá y 81.34 Km<sup>19</sup> al departamento de Santander, de estos últimos 46.67 Km se encuentran pavimentados<sup>20</sup>.

En el departamento de Santander se identifican dos tramos, iniciando con San Gil – Charalá de longitud 35,67 Km, el cual se encuentra a nivel de pavimento con alto grado de deterioro, presenta de igual manera hundimientos de la calzada en la mayor parte de su

<sup>18</sup> Mayor información sobre el corredor Ecoturístico, se encuentra en el Plan Vial Departamental 2009 – 2018, página 204.

<sup>19</sup> Incluye la apertura de las variantes de Virolín y Charalá.

<sup>20</sup> Departamento de Santander, Secretaria de infraestructura – Inventario red vial secundaria del Departamento

longitud y se evidencian inestabilidades originadas principalmente por la cercanía con el Río Fonce. El segundo tramo que comprende Charalá – El Taladro (límites Boyacá) de longitud 40,97 Km, de los cuales 11 Km se encuentran pavimentados, la topografía de la vía es ondulada y está construida a media ladera en su gran mayoría con anchos de calzada que oscilan entre los 4 y 6 m; en el sector La Cantera – Charalá se cuenta con obras de drenaje.

Para el corredor vial se requiere la ampliación del ancho de calzada de toda la vía, pavimentación de 29,97 Km, mantenimiento periódico a 11 Km, la atención del puente sobre el río Pienta (luz de 50 m) y el puente sobre el río Cañaverál (luz de 20 m), fresado y estabilización de base, carpeta asfáltica a 35,67 Km, la apertura y pavimentación de las variantes de Virolin y Charalá de 2 km y 2,7 Km respectivamente y la construcción de obras de arte para el corredor vial. Se proyecta intervenir 55,4 Km, iniciando desde San Gil hasta 6 km después de La Cantera, tramo en el cual se estima realizar la ampliación del ancho de calzada, la pavimentación de 8,73 Km, en los cuales está incluida la variante de Charalá (2,7 km), el mantenimiento y la rehabilitación de 46,67 Km y la construcción de obras de arte para el tramo a intervenir<sup>21</sup>.

#### **4.1.1.2. Beneficios potenciales**

Este proyecto impactará a los municipios de San Gil, Valle de San José, Paramo, Ocamonte, Charalá, Encino, Coromoro, Gambita beneficiando a 84.552 habitantes del Departamento<sup>22</sup>.

Este importante proyecto genera beneficios de orden económico, turístico y cultural para la región y los vecinos departamentos de Boyacá, Cundinamarca y Arauca pues al mejorar las condiciones de conectividad de este corredor vial, se ofrece otra alternativa para comunicar a Bucaramanga con Bogotá y los Llanos Orientales.

Al mejorar el nivel de servicio de este importante corredor, proporcionando una vía con ancho de calzada óptimo para el tránsito de vehículos pesados del tráfico de carga

---

<sup>21</sup> El alcance de las actividades e intervenciones, estará sujeto a los resultados de los estudios y diseños definitivos. Se debe tener en cuenta que los costos por encima del presupuesto global, en ningún caso serán reconocidos por la Nación y los costos adicionales o los sobrecostos deberán ser asumidos por las entidades territoriales responsables del proyecto.

<sup>22</sup> Fuente: Proyecciones DANE para el año 2013.

proveniente de Yopal – Sogamoso- Duitama – Tunja – Charalá – San Gil – Bucaramanga hacia Cúcuta en Norte de Santander o la Costa Caribe, se genera un importante intercambio de productos tales como: tabaco rubio, frijol, maíz tomate y caña; de entre las cuales se destaca la caña con 4.499 Has<sup>23</sup>, al igual que un intercambio de servicios, logrando atraer turismo de Boyacá, Cundinamarca y Casanare, considerando que en este sector se concentra parte del patrimonio arqueológico, paleontológico, espeleológico y cultural de herencia de los Guanes, la revolución de los Comuneros, la cuna de la libertad, la sede del Parque Nacional del Chicamocha, el monumento a la Santandereanidad, el teleférico del Cañón del Chicamocha, el turismo de aventura (canotaje, rapell, caminatas y cabalgatas por los caminos de Lenguerke) y el ecoturismo de tipo científico-investigativo sobre la biodiversidad existente en el Santuario de Flora y Fauna de Altos Río Fonce, de la gastronomía y de las artesanías de fique y piedra.

#### **4.1.1.3. Estructura y valor del proyecto**

Este proyecto se ejecutará a través de un contrato de Obra Pública con un plazo estimado para su ejecución de 48 meses y con un costo total de \$183.415 millones constantes de 2013.

#### **4.1.2. Conector Estratégico (Girón – Zapatoca - Troncal del Magdalena Medio)**

##### **4.1.2.1. Localización, descripción y alcance del proyecto**

El proyecto se incluye dentro del Plan Vial Departamental, como un conector estratégico al unir el área Metropolitana de Bucaramanga al corredor Ecoturístico<sup>24</sup> en Zapatoca y continuar por éste hasta San Vicente-la Renta y la Troncal del Magdalena.

El conector parte desde Girón sobre la vía nacional Transversal 66, que comunica a la vía primaria Troncal Central (Ruta 45 A), pasando por Zapatoca, San Vicente de Chucurí, bordea la presa de la Hidroeléctrica del río Sogamoso (HIDROSOGAMOSO) para conectar finalmente con la vía nacional Troncal Magdalena (RUTA DEL SOL o Ruta 45), como se muestra en el Mapa 3.

---

<sup>23</sup> Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural Evaluaciones Agropecuarias Santander 2012, , Corporación Colombiana Internacional y Gobernación de Santander.

<sup>24</sup>Para mayor información sobre el corredor Ecoturístico, remítase al Plan Vial Departamental 2009 – 2018, página 204.

### Mapa 3. Localización del proyecto Conector Estratégico (Girón – Zapatoca – Troncal del Magdalena Medio TMM)



Fuente: Gobernación de Santander

El tramo Girón – Zapatoca posee una longitud de 56 Km, en los cuales se evidencia una alta sismicidad y fallas geológicas. Actualmente se adelantan una iniciativa del departamento por incluir 7 Km de los 8 faltantes por pavimentación en la ejecución de la obra del anillo vial externo Piedecuesta –Girón<sup>25</sup>. Posteriormente, se encuentra el tramo Zapatoca - San Vicente, cuya longitud es de 49 Km y cuenta con deficiencias en obras de arte, al igual que los tramos San Vicente- Albania - Troncal del Magdalena Medio de longitud 51 Km y La Renta<sup>26</sup> - San Vicente de longitud total de 42 Km, en los que se logra apreciar procesos erosivos y presencia de zonas inestables con grandes movimientos en masa.

La longitud total de este proyecto es de 198 Km, de los cuales 105,5 Km se encuentra pavimentados y los otros 92,5 Km se encuentran en tierra, con deficiencias en sus condiciones geológicas, geotécnicas, hidráulicas y geométricas lo que con lleva a que presenten problemas permanentes de conectividad, razón por la cual se han estimado intervenciones en la pavimentación de 15,5 Km, la atención de 20 sitios críticos y la construcción de obras de drenaje y contención a lo largo de 49 Km.

<sup>25</sup> Este proyecto se está adelantando en modalidad APP de iniciativa privada, la cual se encuentra en etapa de factibilidad y será entregada el día 7 de Octubre de 2013 para la respectiva revisión por parte del departamento.

<sup>26</sup> A la fecha se está construyendo la vía alterna entre Lisboa y la Canana en una longitud de 23 km, para reemplazar el sector entre La Renta y la Canana el cual quedará inundado por la Hidroeléctrica de HIDROSOGAMOSO adelantando por ISAGEN

#### **4.1.2.2. Beneficios potenciales**

Este proyecto beneficiará una población rural y urbana de aproximadamente 1.241.171 habitantes localizados en los municipios de Girón, Floridablanca, Bucaramanga, Zapatoca, Lebrija, Betulia, Galán, San Vicente y Barrancabermeja<sup>27</sup>, con alto potencial ecoturístico gracias a su cercanía con la presa de la Hidroeléctrica del río Sogamoso HIDROSOGAMOSO, el parque Nacional del Chicamocha PANACHI, la Mesa de los Santos, los caminos de Lenquerke, el cerro del Santísimo, Acualago, la Mesa de Ruitoque, los centros comerciales del Área Metropolitana de Bucaramanga, el monumento nacional en Girón, la tumba de Lenquerke y la cueva del nitro en Zapatoca, así como todos sus paisajes agrestes del cañón del Chicamocha para el turismo de aventura. Así mismo existe una gran variedad de cultivos como cacao, café, yuca, plátano, maíz, caucho, caña, frijol, guayaba, piña y palma africana, de igual manera se explota la avicultura, capricultura y ganadería<sup>28</sup>.

#### **4.1.2.3. Estructura y valor del proyecto**

Este proyecto se ejecutará a través de un contrato de Obra Pública con un plazo estimado para su ejecución de 48 meses y con un costo total de \$66.151 millones constantes de 2013.

### **4.1.3. Corredor Agroforestal y Energético (Gambita – El Carmen – Troncal del Magdalena Medio)**

#### **4.1.3.1. Localización, descripción y alcance del proyecto**

El proyecto se incluyó dentro del Plan Vial Departamental<sup>29</sup>, que fortalecerá los sectores turísticos y agrícolas en el sur del departamento, por tanto se establece como vía estratégica de conectividad para la competitividad regional.

---

<sup>27</sup> Fuente: Proyecciones DANE para el año 2013.

<sup>28</sup> Evaluaciones Agropecuarias Santander 2012, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Corporación Colombiana Internacional y Gobernación de Santander y Plan Vial Departamental 2009 – 2018, página 55 - 100

<sup>29</sup> Para mayor información sobre el corredor Agroforestal y Energético, remítase al Plan Vial Departamental 2009 – 2018, página 201.

**Mapa 4. Localización del proyecto Corredor Agroforestal y Energético (Gambita – El Carmen – Troncal del Magdalena Medio)**



Fuente: Gobernación de Santander

El Corredor está conformado por 12 trayectos, los cuales logran articular las vías primarias: Troncal Central (Ruta 45 A), Transversal del Carare (Ruta 62) y la Troncal del Magdalena Medio (Ruta del Sol) con el corredor Agroforestal y Energético<sup>30</sup>. Este corredor posee en su mayoría una topografía ondulada y montañosa con un ancho de

<sup>30</sup> Mayor información sobre el corredor Agroforestal y Energético, se encuentra en el Plan Vial Departamental 2009 – 2018, página 201.

calzada promedio entre 5 y 7 m y una deficiencia común causada por zonas inestables.

El tramo Gambita – Vado real posee una longitud total de 24 kilómetros con deficiencias de obras de arte y la necesidad de la atención al puente Huertas, seguido del tramo Vado Real – Suaita, el cual presenta una longitud total de 7 kilómetros y en el que se identifica la presencia de zonas inestables, hundimientos, pérdida parcial de la banca y la atención del puente metálico sobre el río Tolotá.

El tramo Suaita – San José de Suaita presenta una longitud total de 8 kilómetros donde se identifica la saturación en los taludes y la atención del puente la Vega; posterior a este se encuentra el tramo San Jose de Suiata – La Cascada – El Tirano (Guadalupe) de longitud 14 kilómetros con deficiencias en las obras de drenaje y contención y presencia de deslizamiento en los taludes. En el tramo Oiba – Guadalupe de longitud 23,4 kilómetros, también se presentan las anteriores deficiencias y se suman el hundimiento de la calzada, pérdida parcial de la banca y la necesidad de atender dos puentes metálicos.

En los tramos Contratación – Chima – Simacota – Socorro – Paramos, de longitud total de 74,8 kilómetros, Guadalupe – Contratación – Guacamayo – Santa Helena – Aragua de longitud total de 93,4 kilómetros, Santa Helena – Mirabuenos de longitud total de 20 kilómetros y Aragua – Islandia de longitud total 28 kilómetros, se identifican inestabilidades geológicas, deficiencia de obras de drenaje y contención y daños en la superficie de rodadura.

El tramo Islandia – El Carmen de longitud 22 Km presenta deficiencia de obras de drenaje, zonas inestables, la necesidad de atender los Puentes Vergelano y el de Puerto Amor por socavación del estribo y pérdida de la calzada en el sitio Peña Negra. Continuando el corredor, se encuentra el tramo El Carmen – Yarima – TMM de longitud 43 Km, en donde se requiere la elevación de la calzada mediante la construcción de un terraplén, obras de drenaje y contención, en sector El Carmen – El Topón se evidencia un coluvión en movimiento en el sector de Birmania.

A la fecha el departamento ha logrado atender los tramos Gambita – Vado Real, Suaita – San José de Suiatia y El Carmen – Yarima - TMM con la pavimentación de 9,5 Km, 7 Km y 8,7 Km, respectivamente, dentro de la primera fase del Plan Vial

Departamental.

La longitud total del corredor es de 357,6 Km, de los cuales 74,56 Km se encuentran pavimentados y los otros 283,04 Km se encuentran en tierra, con deficiencias en sus condiciones geológicas, geotécnicas, hidráulicas y geométricas, lo que con lleva a que presenten problemas permanentes de conectividad, razón por la cual se han estimado intervenciones en la pavimentación de 31,04 Km, la atención de 35 sitios críticos, la construcción de obras de drenaje y contención a lo largo de 165,4 Km, la atención a 8 puentes y la atención a la superficie de rodadura.

#### **4.1.3.2. Beneficios potenciales**

Este proyecto beneficiará una población rural y urbana aproximadamente de 289.174 habitantes localizados en los municipios de las Provincias Comunera y de Mares: Gambita, Suaita, Aguada, Guadalupe, Paramo, Socorro, Simacota, Chima, Contratación, Guacamayo, Santa Helena, El Carmen y Barrancabermeja<sup>31</sup>., fortaleciendo y mejorando las condiciones de cultivo y venta del sector agrícola, como la caña de azúcar, café, cacao, aguacate, yuca, plátano, maíz, palma africana caucho, cítricos y apio, y de los cuales se destaca el cacao con 15.117 Has sembradas<sup>32</sup> y del sector energético con las minas de carbón en El Carmen en donde se extrae aproximadamente 150.000 toneladas año<sup>33</sup>.

En el corredor se identifican tres escenarios que se dan a lo largo del mismo: el primero, es el de la industrialización del cultivo de caña de azúcar con la construcción de la Planta de Alcohol Carburante ubicada entre los Municipios de Suaita y Guepsa; el segundo escenario tiene que ver con la producción agrícola y la variedad de cultivos; y el tercer escenario es el minero-energético que tiene que ver con la explotación de los carbones de San Luis, la producción y refinación de hidrocarburos, la producción de Biocombustibles y el Museo del Petróleo en Barrancabermeja.

#### **4.1.3.3. Estructura y valor del proyecto**

Este proyecto se ejecutará a través de tres contratos de Obra Pública, dos de estos

---

<sup>31</sup> Fuente: Proyecciones DANE para el año 2013.

<sup>32</sup> Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural Evaluaciones Agropecuarias Santander 2012, Corporación Colombiana Internacional y Gobernación de Santander y Plan Vial Departamental 2009 – 2018, página 55 - 100.

<sup>33</sup> Fuente: INGEOMINAS 2004-2011

con un plazo estimado de 36 meses y uno con un plazo estimado para su ejecución de 48 meses y con un costo total de \$147.813 millones constantes de 2013.

#### 4.1.4. Corredor del Folclor y el Bocadoillo (Jesús María – Gualilo)

##### 4.1.4.1. Localización, descripción y alcance del proyecto

El proyecto está incluido en el Plan Vial Departamental, como un proyecto para las áreas productivas en el sur del departamento y que se establece como vía estratégica para la conectividad regional. Está ubicado en conexión con las vías nacionales: Troncal Central y Troncal del Magdalena, Transversal del Carare o ruta 62, las cuales ofrece una salida al Magdalena medio en Puerto Araujo y a la Marginal de la selva en el piedemonte de los llanos orientales.

**Mapa 5. Localización del proyecto Corredor del Folclor y el Bocadoillo (Jesús María – Gualilo)**



Fuente: Gobernación de Santander

El Corredor está conformado por 8 trayectos, los cuales logran articularse a las vías primarias: Troncal Central (Ruta 45 A), Transversal del Carare (Ruta 62) y Troncal del Magdalena Medio (Ruta del Sol). Este corredor posee una topografía en su mayoría ondulada con un ancho de calzada promedio entre 5 y 6 m y deficiencias comunes

causadas por la inestabilidad de taludes, hundimientos de la calzada y la ausencia de obras de drenaje y contención.

El corredor está compuesto por los tramos: Jesús María – La Belleza de longitud 29 Km, Jesús María – La Venta de longitud 18 Km, Guavatá – Puente Nacional de longitud 12 Km y Puente Nacional – Jesús María de longitud 18 Km, en los cuales se identifica, además de las deficiencias anteriormente mencionadas, movimientos en masa.

Adicional a los anteriores, también es conformado este corredor por los tramos Vélez – Guavatá de longitud 7 Km, Chipata – Vélez de longitud 9 Km, Chipata – La Paz de longitud 20 Km y La Paz – Gualilo de longitud 27 Km, en donde se identifican, además de las deficiencias anteriormente mencionadas, el movimientos en masa, pérdida de la banca, saturación del suelo y deficiencia en la superficie de rodadura.

A la fecha el Departamento ha logrado atender los tramos Puente Nacional – Jesús María, Guavatá – Puente Nacional, Chipata – Vélez con la pavimentación de 3,5 Km, 6 Km y 5,3 Km respectivamente, dentro de la primera fase del Plan Vial Departamental.

La longitud total del corredor es de 140 Km, de los cuales 39,64 Km se encuentran pavimentados y los otros 100.36 Km se encuentran en tierra, con deficiencias en sus condiciones geológicas, geotécnicas, hidráulicas y geométricas, lo que conlleva a que presenten problemas permanentes de conectividad, razón por la cual se han estimado intervenciones en la pavimentación de 24 Km, atención de 14 sitios críticos, construcción de obras de drenaje y contención a lo largo de 44,5 Km y la atención a la superficie de rodadura.

#### **4.1.4.2. Beneficios potenciales**

Este proyecto beneficiará una población rural y urbana de aproximadamente 77.815 habitantes localizados en la provincia de Vélez: La Paz, Chipatá, Vélez, Guavatá, Puente Nacional, Jesús María, La Belleza, Sucre, Florian y Albania<sup>34</sup>, mejorando las condiciones que permitan consolidar el cultivo y venta del sector agrícola, de productos

---

<sup>34</sup> Fuente: Proyecciones DANE para el año 2013.

tales como guayaba, café, cacao, maíz, mora, plátano y caña de azúcar de la región<sup>35</sup>.

Se pretende unir los municipios de la región ejerciendo y fortaleciendo la conectividad regional y de frontera entre los departamentos de Santander y Boyacá, propiciando un desarrollo agrícola, comercial y turístico, y mejorando las condiciones de infraestructura que permitan fortalecer y consolidar su tradición folclórica, en la que se destacan eventos tales como: el festival de la guabina y el tiple, el festival del Río Suárez, al igual que fomentando la industria del bocadillo y buscando establecer esta región como un puerto terrestre estratégico con intenso movimiento comercial por su acceso a vías nacionales<sup>36</sup>.

#### **4.1.4.3. Estructura y valor del proyecto**

Este proyecto se ejecutará a través de dos contratos de Obra Pública con un plazo estimado para su ejecución de 36 meses y otro de 48 meses y con un costo total de \$84.618 millones constantes de 2013.

#### **4.1.5. Tramos Complementarios**

##### **4.1.5.1. Localización, descripción y alcance del proyecto**

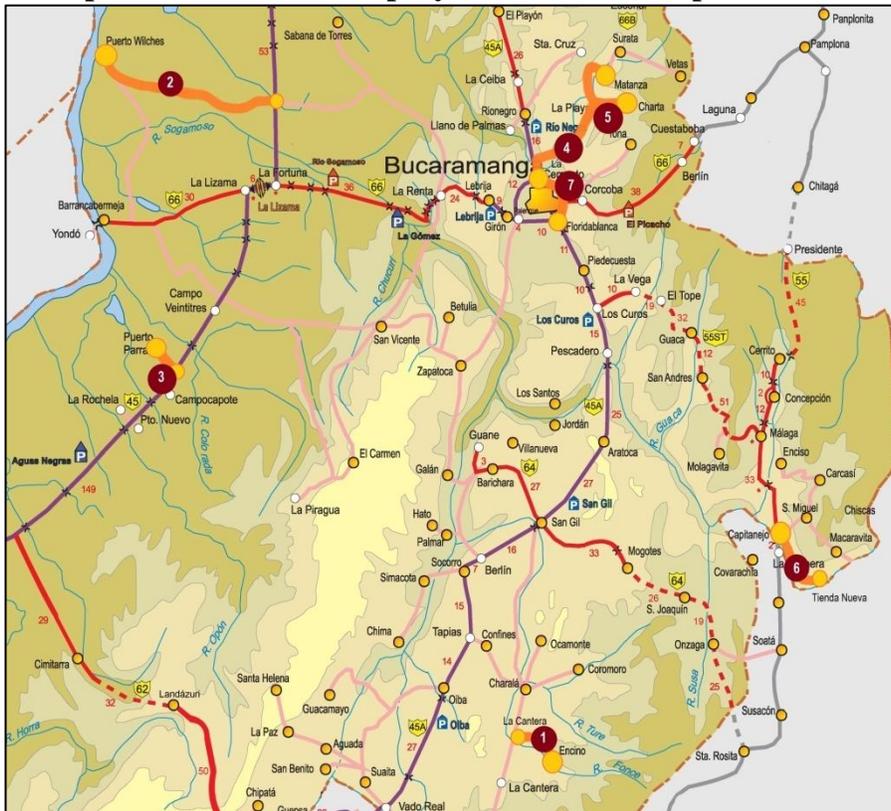
El proyecto se localiza en la totalidad del departamento y está compuesto por 7 tramos, buscando la integración regional necesaria con el fin de articular efectivamente los municipios con las diversas vías de acceso de carácter primario, tales como la Troncal Central (Ruta 45 A), Transversal 66, la Troncal del Magdalena Medio (Ruta del Sol) y Troncal del Norte (Ruta 55), y diferentes vías secundarias de importancia estratégica, como San Gil – Charalá – Duitama, con los municipios estratégicos para el crecimiento de la competitividad de la región y que a su vez tienen una área de influencia potencial. A continuación se detallan los tramos en el siguiente mapa:

---

<sup>35</sup> Evaluaciones Agropecuarias Santander 2012, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Corporación Colombiana Internacional y Gobernación de Santander

<sup>36</sup> Plan Vial Departamental 2009 – 2018, página 55 - 100.

## Mapa 6. Localización del proyecto Tramos Complementarios



Fuente: Gobernación de Santander

Este proyecto cuenta con una topografía que oscila entre ondulada, plana y montañosa debido a la distribución de los tramos en los diferentes sectores de la región, siendo Santander un departamento con diversos tipos de topografía.

El tramo La Canteras – Encino de longitud 17 Km presenta deficiencias en obras de drenaje y contención. En los tramos Troncal del Magdalena Medio – Puerto Wilches de longitud 48 Km y el de la Troncal del Magdalena Medio – Puerto Parra de longitud 16 Km, se identifica la necesidad de construir una calzada mediante la elevación con terraplén.

En los tramos Bucaramanga – Matanza de longitud 35 Km y el tramo La Playa – Charta de longitud 9 Km se identifican desprendimientos de banca y derrumbes, debido a que estos bordean el río surata. El tramo Capitanejo – Tienda Nueva de longitud 27 Km, presenta desprendimiento de la banca por socavación del río nevado y servita. Para estos tramos se identifica la necesidad de obras de contención.

El tramo Bucaramanga – Floridablanca (vía antigua) de longitud 7 Km, se identifica la necesidad de obras de contención y la construcción de andenes con la finalidad de tener una vía alterna en óptimas condiciones para la transitabilidad vehicular y peatonal de Bucaramanga hacia Floridablanca, teniendo en cuenta el alto tráfico promedio diario - TPD que presenta la vía principal que comunica estos dos municipios.

A la fecha la Nación ha invertido en los tramos La Cantera - Encino, TMM – Puerto Wilches, TMM – Puerto Parra, con la pavimentación de 3,94 Km, 31,67 Km y 8,48 Km, respectivamente, dentro del programa Plan 2.500.

A la fecha el Departamento ha logrado atender los tramos Bucaramanga – Matanza y La Playa – Charta con la pavimentación de 28 y 1,8 Km, respectivamente, dentro de la primera fase del Plan Vial Departamental.

La longitud total del corredor es de 159 Km, de los cuales 113,22 Km se encuentran pavimentados y los otros 45,78 Km se encuentran en tierra, con deficiencias en sus condiciones geológicas, geotécnicas, hidráulicas y geométricas, lo que conlleva a que presenten problemas permanentes de conectividad, razón por la cual se han estimado intervenciones en la pavimentación de 4,52 Km, la atención de 4 sitios críticos, la construcción de obras de drenaje y contención a lo largo de 31 Km y manejo de aguas.

#### **4.1.5.2. Beneficios potenciales**

Este proyecto beneficiará una población rural y urbana aproximadamente de 851.281 habitantes localizados en los municipios de Puerto Parra, Puerto Wilches, Encino, Floridablanca, Bucaramanga, Matanza, California, Surata, Capitanejo y Charta <sup>37</sup>, beneficiando la movilidad de los municipios y fortaleciendo y mejorando las condiciones que permiten la consolidación del cultivo y venta del sector agrícola de productos tales como la mora, yuca, plátano, palma africana, caucho, tomate y apio y productos ganaderos, industriales (marroquinería y joyería), mineros y turísticos <sup>38</sup>.

Este corredor pretende unir municipios de la región con las troncales y

---

<sup>37</sup> Fuente: Proyecciones DANE para el año 2013.

<sup>38</sup> Evaluaciones Agropecuarias Santander 2012, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Corporación Colombiana Internacional y Gobernación de Santander y Plan Vial Departamental 2009 – 2018, página 55 - 100.

transversales, propiciando un mayor desarrollo agrícola, ganadero, minero y comercial, principalmente entre Bucaramanga y Floridablanca. Además permite mejorar el acceso al puerto fluvial de Santander y al Centro de Eventos y Exposiciones de Bucaramanga - CENFER y facilita el turismo regional.

#### 4.1.5.3. Estructura y valor del proyecto

Este proyecto se ejecutará a través de un contrato de Obra Pública con un plazo estimado para su ejecución de 24 meses y con un costo total de \$17.652 millones constantes de 2013.

## 5. FINANCIACIÓN

Del total de inversiones contempladas en el Contrato-Plan de la Nación con el departamento de Santander, el 8,78% corresponde al costo de estos cinco proyectos del componente de “Infraestructura vial de conectividad” presentados en este documento. Las inversiones necesarias para este componente que serán financiados en cuatro vigencias fiscales, de acuerdo con la siguiente distribución<sup>39</sup>:

**Tabla 3. Recursos para el componente “Infraestructura de conectividad” del Contrato Plan de la Nación con el departamento de Santander (millones de pesos corrientes)**

FUENTE	2014	2015	2016	2017
CONTRATO PLAN	48.000	90.000	90.000	72.033
MINISTERIO DE TRANSPORTE		50.000	60.000	40.000
GOBERNACIÓN SANTANDER <sup>40</sup>	86.800	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>134.800</b>	<b>140.000</b>	<b>150.000</b>	<b>112.033</b>

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

<sup>39</sup> El artículo 34 de la Ley 1593 de 2012, establece que: “Parágrafo 1°. Las modificaciones al monto de la contraprestación a cargo de la entidad solicitante, que tengan origen exclusivamente en los ajustes financieros del monto y que no se encuentren asociados a la provisión de bienes o servicios adicionales a los previstos inicialmente, se tramitarán como una reprogramación de vigencias futuras. Parágrafo 2°. Lo anterior sin perjuicio de que en caso de tratarse de nuevas vigencias futuras, se deberá contar con el aval fiscal del Consejo Superior de Política Fiscal - CONFIS, y declaratoria de importancia estratégica por parte del Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES, en los casos en que las normas lo exijan.”

De acuerdo con lo señalado en el parágrafo del artículo 34 de la Ley 1593 de 2012, en el caso que sea necesario reprogramar nuevamente las vigencias futuras del componente de infraestructura del Contrato Plan de Santander, no se requerirá 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

<sup>40</sup>El monto correspondiente a los aportes del departamento no se incluye en el aval fiscal dada la fuente de los recursos.

Los aportes de la Nación son aproximadamente el 84% de la inversión del componente de “Infraestructura de Conectividad” del Contrato Plan y provienen de recursos del Presupuesto General de la Nación y de recursos del sector Transporte (INVIAS), a través de vigencias futuras excepcionales. El detalle de cada uno de los proyectos se encuentra discriminado en la Tabla 4.

**Tabla 4. Distribución de recursos por proyecto (millones de pesos constantes de 2013)<sup>41</sup>**

<b>PROYECTO</b>	<b>TOTAL</b>
San Gil – Charalá – Taladro (límites con Boyacá)	\$183.415
Conector estratégico(Girón-Zapatoca- Troncal del Magdalena Medio)	\$66.151
Corredor agroforestal y energético(Gambita – EL Carmen Troncal del Magdalena Medio)	\$147.813
Corredor del Folclor y el bocadillo(Jesús María- Gualilo)	\$84.618
Tramos complementarios	\$17.652
<b>TOTAL</b>	<b>\$499.648</b>

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

Es importante mencionar que el Consejo Superior de Política Fiscal- CONFIS, en la sesión del día 13 de Septiembre de 2013 dio aval fiscal para la declaración de importancia estratégica del componente de Infraestructura de Conectividad del contrato Plan de la Nación con el departamento de Santander, validó la consistencia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo, de conformidad al Artículo 21 del Decreto 4730 de 2005 (Ver Anexo 1).

La Gobernación de Santander, 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 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.

<sup>41</sup> El alcance de las actividades e intervenciones, estará sujeto a los resultados de los estudios y diseños definitivos. Se debe tener en cuenta que los costos por encima del presupuesto global, en ningún caso serán reconocidos por la Nación y los costos adicionales o los sobrecostos deberán ser asumidos por las entidades territoriales.

## **6. 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 de conectividad” del Acuerdo Estratégico para el Desarrollo del Territorio del Contrato Plan de la Nación con el Departamento de Santander presentado en este documento, de conformidad con la Ley 819 de 2003 y el Decreto 4730 de 2005.
2. Solicitar al Ministerio de Transporte, INVIAS y al Departamento Nacional de Planeación en coordinación con el Departamento de Santander, 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 conectividad con cargo al cupo de inversión de las respectivas entidades.
3. Solicitar al Ministerio de Transporte y al INVIAS en coordinación con la Gobernación de Santander, de conformidad con este documento, realizar las acciones necesarias para contratar y ejecutar las actividades que conforman cada proyecto, procurando la optimización de los recursos y del tiempo durante la ejecución de las obras, así como su desarrollo funcional e integral.

## 7. ANEXOS

### ANEXO 1. AVAL FISCAL DEL CONFIS: 13/09/2013



**PROSPERIDAD  
PARA TODOS**

5.2.1  
Bogotá D.C.,

Doctora  
**CECILIA ALVAREZ-CORREA**  
Ministra de Transporte  
Avenida El Dorado CAN  
Bogotá, DC.

MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO  
Numero Radicacion: 2013-084833  
Fecha Radicacion: 20 Sep 2013 9:17:27  
REACTUEN 1146-MINISTERIO DE TRANSPORTE  
Origen: DIRECCION GENERAL DEL PRESUPUESTO PUBLICO NACIONAL  
No.Folios:1 No. Anexos:0

Asunto: Aval fiscal para la declaratoria de importancia estratégica de los Programas Estratégicos de Conectividad Vial de los Contratos Plan El Atrato Gran Darién, Región Sur del Departamento de Tolima, Región Norte del Cauca y Santander .Refs. 1-2013-046340, 1-2013-057602 y 1-2013-061588

Estimada Ministra:

En forma atenta, le comunico que el Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS-, en atención a las solicitudes formuladas mediante Comunicaciones No. MT-20132000246281, MT-20132000306621 y MT-20132000318041 del 4 de julio, 22 y 30 de agosto de 2013, así como lo dispuesto por la Ley 819 de 2009 y el Decreto 4730 de 2005, en la sesión del 13 de septiembre de 2013, dio aval fiscal para que el Instituto Nacional de Vías continúe con los trámites ante el Departamento Nacional de Planeación y el Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES, de declaratoria de importancia estratégica para el país, el desarrollo de los siguientes Programas y plan de inversiones:

Millones de pesos corrientes

Proyectos	Aportes Nación				
	2013	2014	2015	2016	2017
Programa Estratégico de Conectividad Vial del Contrato Plan El Atrato Gran Darién	9,000.0	17,000.0	25,000.0	28,100.0	22,500.0
Programa Estratégico de Conectividad Vial del Contrato Plan de la Nación con la Región del Sur del Departamento del Tolima	10,000.0	37,000.0	62,260.00	30,740.0	34,000.0
Contrato Plan de la Nación con la Región Norte del Cauca	18,215.0	73,858.0	77,927.0	-	-
Programa Estratégico de Infraestructura de Conectividad Vial del Contrato Plan Santander	-	-	-	-	-
Competitividad para el Desarrollo 2013-2018	-	48,000.0	140,000.0	150,000.0	112,033.0
<b>Total</b>	<b>37,215.0</b>	<b>175,858.0</b>	<b>305,187.0</b>	<b>208,840.0</b>	<b>168,533.0</b>

Cordialmente,

**FERNANDO JIMENEZ RODRIGUEZ**  
Secretario Ejecutivo  
Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS-

c.c: Dr. Leonidas Narváez Morales, Director General, Instituto Nacional de Vías, Transversal 45 No. 26-60 CAN, Bogotá D.C.

REVISÓ: Juan Francisco Arboleda/Iván Campos  
ELABORÓ: Liliana Montes

Carrera 8 No. 6 C 38 Bogotá D.C. Colombia  
Código Postal 111711  
Commutador (57 1) 381 1700  
atencioncliente@minhacienda.gov.co  
www.minhacienda.gov.co