

Documento

Conpes

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



3536

IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LA ETAPA 1 DEL “PROGRAMA CORREDORES ARTERIALES COMPLEMENTARIOS DE COMPETITIVIDAD”

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

Versión aprobada

Bogotá, D.C., 18 de julio de 2008

TABLA DE CONTENIDO

I.	INTRODUCCIÓN	2
II.	ANTECEDENTES.....	2
III.	PROGRAMA CORREDORES ARTERIALES COMPLEMENTARIOS DE COMPETITIVIDAD.....	4
	a. Descripción del Programa	4
	b. Características de los tramos que conforman la etapa 1 del Programa	9
	c. Alcance del Programa	9
	d. Beneficios del programa.....	10
IV.	PLAN DE INVERSIONES	11
V.	RECOMENDACIONES	12

I. INTRODUCCIÓN

El presente documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social – Conpes, la declaración de la Etapa 1 del “*Programa de Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad*”, a cargo del Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías – Invías, de importancia estratégica para la consolidación de la red de transporte en Colombia.

II. ANTECEDENTES

“Colombia asumió el desafío de insertarse en las grandes corrientes comerciales que caracterizan el nuevo orden económico mundial. Los acuerdos comerciales que se ha suscrito y los que se 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”¹.

“Este proceso de apertura de las economías mundiales, parte intrínseca del fenómeno conocido como la “globalización”, trae como consecuencia un mayor enfoque en la eficiencia y los costos de los servicios de transporte, de los cuales en gran medida depende la competitividad. Los países con transportes ineficientes y caros pierden actividad económica, y por ende ingresos, a favor de los que cuentan con servicios de transporte más adecuados. Esta situación cobra especial importancia en Latinoamérica, que es una región cuyas exportaciones consisten principalmente en envíos masivos de productos de relaciones valor/cantidad comparativamente bajas, en cuyos precios necesariamente figuran de manera significativa los costos de transporte”².

En este contexto, la estrategia del Gobierno Nacional, contenida en el Plan Nacional de Desarrollo 2006–2010 “Estado Comunitario: desarrollo para todos”, está enfocada hacia la consolidación de los corredores de comercio exterior, con proyectos de alto impacto que, por su envergadura, generarán las condiciones necesarias para absorber las presiones que pueda ocasionar el previsible y creciente intercambio comercial.

Para ello se tienen previstas inversiones en el presente cuatrienio que superan los 20 billones de pesos, con una activa participación del sector privado, lo cual va a permitir incrementar los niveles de inversión a una cifra cercana al 5% del Producto Interno Bruto.

¹ Departamento Nacional de Planeación, 2008. Documento sectorial Infraestructura de la Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad.

² Boletín Facilitación del comercio y el transporte en América Latina y el Caribe. CEPAL, Edición No. 219, noviembre de 2004.

Estas inversiones incluyen proyectos tan importantes como la ampliación a doble calzada del corredor vial Bogotá – Buenaventura, concesionado casi en su totalidad, el cual contemplan inversiones aproximadas por \$3.400 millones; la construcción del Túnel II Centenario (Túnel de la Línea), actualmente en proceso de licitación, con inversiones públicas en su primera fase por \$655.000 millones de 2008, y una inversión total estimada en cerca de 1 billón de pesos; la expansión y mejoramiento del puerto de Buenaventura, el cual incluye compromisos de inversión cercanos a los \$900.000 millones; y, la entrada en operación de nuevos puertos en esa zona portuaria, como es el caso del puerto de Aguadulce con una inversión privada estimada de \$206.000 millones. Lo anterior sumado a la repotenciación del tren del Pacífico.

Por otro lado, se tiene previsto el desarrollo de la concesión vial de la Ruta del Sol, un megaproyecto nacional que se puede calificar como el segundo más ambicioso en Latinoamérica, por el monto de inversión, después de la ampliación del canal de Panamá. Este proyecto, cuyo corredor comprende el trazado entre Tobia Grande y Puerto Salgar (Cundinamarca), para luego continuar por el valle del río Magdalena y conectar en Yé de Ciénaga con la Costa Caribe, permitirá unir el interior del país con los puertos del Caribe en doble calzada, y demandará una inversión cercana a los 5 billones de pesos³.

Estas obras viales se complementan con el desarrollo del Sistema Ferroviario Central, el cual tiene recursos públicos por cerca de \$770.000 millones, que aseguran su ejecución en el mediano plazo. También están previstas inversiones en las sociedades portuarias de Santa Marta, por \$254.000 millones, y Barranquilla, por \$356.000 millones.

Adicionalmente, en los últimos 2 años, el Gobierno Nacional ha entregado en concesión 6 corredores viales, que totalizan 600 kilómetros con una inversión estimada de 1.7 billones de pesos; los aeropuertos el Dorado, San Andrés y Providencia, y un grupo de 6 aeropuertos, dentro de los que se encuentran Medellín, Rionegro, Carepa, Quibdó, Montería y Sincelejo, con inversiones estimadas que hacen a 1.5 billones de pesos.

La ejecución de estos proyectos es complementada por programas y proyectos que adelanta el Gobierno Nacional a través del Instituto Nacional de Vías - Invías, tales como: el “Programa de Mantenimiento Integral de Corredores Viales”, “Programa de Microempresas y Administradores Viales”, Programa de Rehabilitación Vial; y, la “Rehabilitación, Mantenimiento y Construcción de Estructuras

³ La estructuración de este proyecto se encuentra a cargo de la Corporación Financiera Internacional (IFC)

para la Ampliación de la Capacidad de los Canales de Acceso a los Puertos Marítimos de la Nación”, entre otros.

III. PROGRAMA CORREDORES ARTERIALES COMPLEMENTARIOS DE COMPETITIVIDAD

Como parte del proceso de la consolidación de los corredores de comercio exterior, el Gobierno Nacional ha identificado la necesidad de fortalecer la red vial de carreteras que alimentan dichos corredores y que cumplen una labor primordial en los procesos de producción, comercialización de productos, integración regional y nacional.

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

En este sentido, y en el marco de una visión de competitividad, productividad e integración regional, en el Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010, se ha previsto el desarrollo del programa de Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad, cuyo objetivo es consolidar una red de transporte articulada y eficiente, que con adecuados niveles de servicio y de capacidad, facilite la movilidad de pasajeros y la conexión de los centros de producción con los centros de consumo y con los corredores de comercio exterior, para de esta forma contribuir al logro de una mayor competitividad y productividad de las regiones y del país.

a. Descripción del Programa

En el artículo 130 de la Ley 1151 de 2007, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010 PND, se listan los tramos a intervenir en los 38 corredores que conforman el programa “Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad” y que fueron identificados en el marco de la Visión Colombia Segundo Centenario y la Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad, como prioritarios y fundamentales para contribuir al logro de una mayor competitividad, impacto y productividad regional (Ver tabla 1)

Tabla 1
Corredores identificados en el Programa de Corredores Arteriales Complementarios de
Competitividad
Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010

No.	Corredor	Tramo a intervenir
1	Vía Longitudinal del Oriente	Tramo el Porvenir- San José del Fragua- Florencia- San Vicente del Caguán – Neiva
2	Vía Transversal de Boyacá	Tramo Aguazul-Toquilla- El Crucero
3	Vía Transversal del Carare	Tramo Landázuri-Cimitarra
4	Vía Troncal Central del Norte (Tunja – Cúcuta)	Tramo La Palmera – Málaga – Presidente
5	Vía Transversal de Boyacá	Tramo Chiquinquirá – Pauna - Borbur – Otanche – Dos y Medio – Puerto Boyacá
6	Vía Transversal Medellín – Quibdó	Tramo C. Bolívar – La Mansa – Quibdo
7	Vía Transversal del Sur	Tramo Popayán Totoró – Inza- La Plata
8	Vía Mocoa – San Miguel	Tramo Mocoa Puerto Asís - Santa Ana – San Miguel
9	Vía Troncal del Nordeste	Tramo Vegachí – Segovia – Zaragoza
10	Vía alterna al Llano	Tramo el Sisga- Machtetá – El Secreto
11	Vía Longitudinal del Magdalena	Tramo el Burro – Tamalameque (puente en construcción) y Santa Ana – La Gloria.
12	Vía Longitudinal de Bolívar	Tramo Yondó – Cantagallo – San Pablo- Simití.
13	Vía Troncal Norte de Nariño	Tramo Buesaco – El Empate – La Unión- Higueros.
14	Vía Corredor de la Guajira Central	Tramos Riohacha – La Florida – Tomarrazón y Cuestecitas – Maicao.
15	Vía Transversal Cafetera	Tramo Honda – Manizales.
16	Vía Transversal de la Macarena	Tramos Baraya- Colombia – EL Dorado y La Uribe- San Juan de Arama.
17	Vía Panamericana del Darién	Tramo Lomas Aisladas – Cacarica (Incluido Puente Atrato)
18	Vía Cúcuta – La Fría (Venezuela)	Tramo Agua Clara – Guaramito
19	Vía Tumaco – Esmeraldas	Tramo K 14 + 900 – Río Mataje (incluidos 5 puentes)
20	Vía Villavicencio – El Retorno	Tramo Granada -San José del Guaviare – El Retorno
21	Vía Transversal de la Mojana	Tramo Majagual – Magangue
22	Vía corredor Piedemonte Llanero	Tramo Yopal – Arauca
23	Vía Marginal del Caribe	Tramo San Bernardo del Viento – Monitos- Puerto Escondido- Arboletes- Necoclí
24	Vía Transversal del Catatumbo	Tramo Tibú – Convención – Ayacucho – La Mata
25	Vía Troncal del Viento	Tramo Manaure – Cabo de Vela
26	Vía Corredor Brasil – Pacifico (Pasto – Mocoa)	Tramo Pasto – Encano – Santiago – San Francisco (Variante San Francisco) – Mocoa
27	Vía Transversal Central del Pacifico	Tramo La Virginia- Las Animas – Nuquí
28	Vía Anillo del Macizo Colombiano	Tramo Rosas – La Sierra – la Vega – Santiago – Bolívar – La Lupa
29	Vía Carretera de la Soberanía (Cúcuta - Arauca)	Tramo La Lejía – Saravena
30	Vía Carretera la Virginia – Irrá	Tramo la Virginia – La Miranda – Irrá
31	Vía Transversal Sahagún- La Unión	Tramo Sahagún- La Unión
32	Vía Transversal Pacífico Caucaño	El Plateado – Belén

No.	Corredor	Tramo a intervenir
33	Vía Villavicencio – Calamar	Tramo San José del Guaviare – Calamar
34	Vía El Empate, San José, San Bernardo, La Cruz San Pablo, (Departamento de Nariño) - Florencia, Higuerones (Departamentos del Cauca)	Vía El Empate, San José, San Bernardo, La Cruz San Pablo, (Departamento de Nariño) - Florencia, Higuerones (Departamentos del Cauca)
35	Vía Pradera –Palmira	Vía Pradera –Palmira
36	Mulaló-Loboguerrero	Mulaló-Loboguerrero
37	Los Curos-Málaga-Santander	Los Curos-Málaga-Santander
38	Isnos – Paletará	Isnos – Paletará

Fuente: Artículo 130 de la Ley 1151 de 2007

De acuerdo con lo señalado en el Plan Nacional de Desarrollo 2006 - 2010, el programa “Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad” se desarrollará en un periodo de 10 años, comprendido entre los años 2007 al 2016, y la estructuración, priorización y orden de ejecución de cada uno de los tramos a intervenir será definida por el Ministerio de Transporte en coordinación con el Invías, dependiendo de la financiación establecida en el Plan de Inversiones y de la existencia de recursos adicionales, siempre y cuando no se cause desequilibrio fiscal por su financiamiento.

Para la estructuración del Programa, en la actual vigencia, el Invías cuenta con \$30.000 millones asignados en su presupuesto de Inversión.

Dentro de este contexto, el Ministerio de Transporte, considerando criterios de competitividad, integración regional y nacional, conectividad de los principales centros de producción con los nodos de comercio exterior, análisis de requerimientos ambientales y sociales, aspectos técnicos, estudios, diseños, disponibilidad de predios, y costos de construcción y de mantenimiento; priorizó y definió los siguientes tramos para ser desarrollados en la Etapa 1(2008 – 2012) del programa (Ver tabla 2 y figura 1).

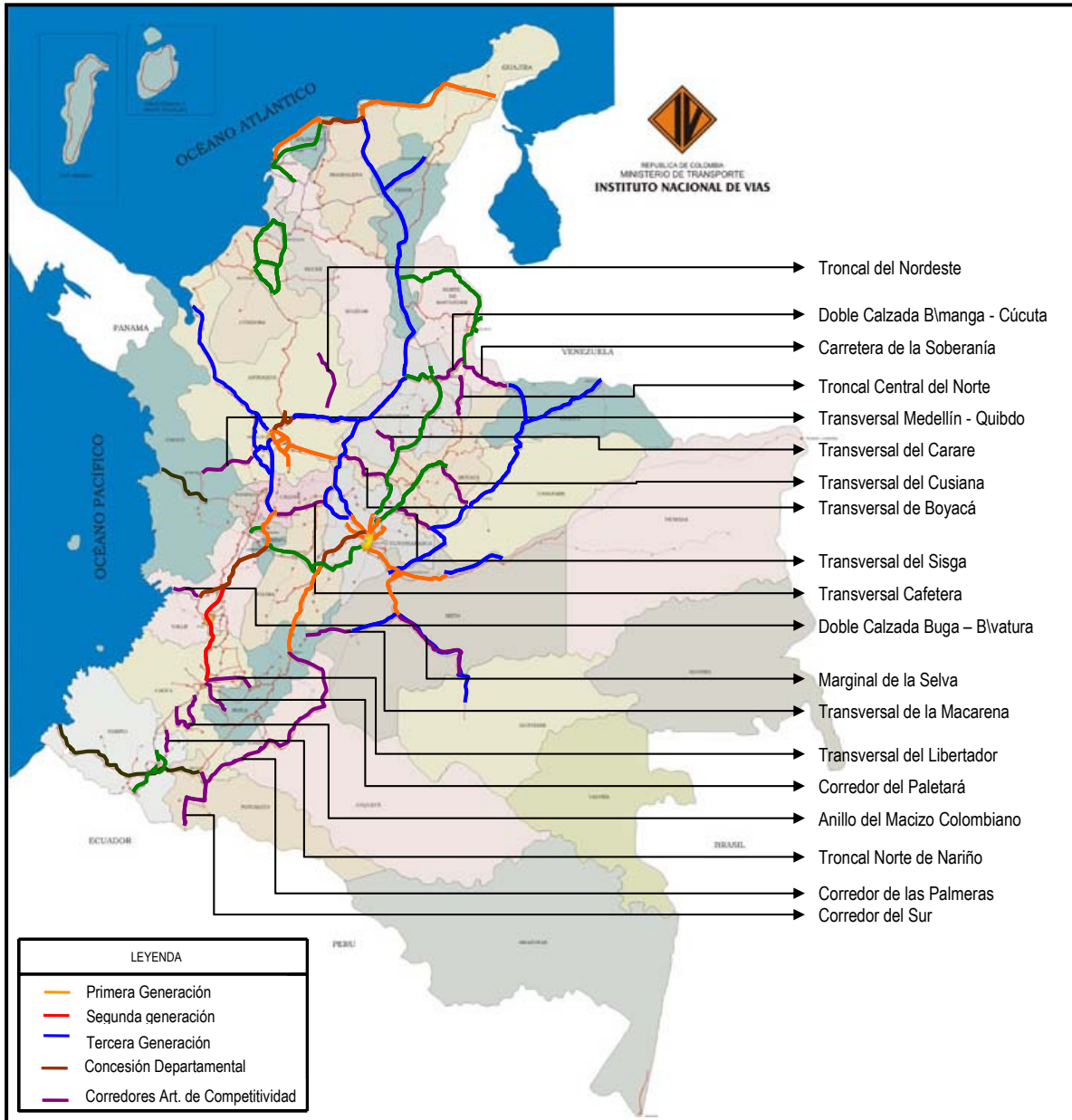
Tabla 2
Corredores Priorizados para ser desarrollados en la Etapa 1

No.	Corredor	Tramo	Long. Estimada de Intervención (Km.)	Inversión (Millones de pesos de 2008)
1	Transversal de la Macarena	San Juan de Arama – La Uribe – Colombia - Baraya	122	145.000
2	Transversal Cafetera	Honda - Manizales	26	130.000
3	Corredor del Sur	San Miguel-Santa Ana	109	185.000
4	Marginal de la Selva	S. José del Fragua-Florencia-S. Vicente del Caguán	146	86.000
5	Corredor del Paletará	Popayán-Paletará-Isnos	66	78.000
6	Transversal del Libertador	La Plata - Valencia - Inza - Totoró – Popayán	93	138.000
7	Troncal Norte de Nariño	Buesaco- El Empate- La Unión – Higueros	46	60.000
8	Anillo del Macizo Colombiano	Rosas – La Sierra – la Vega – Santiago – Bolívar – La Lupa	54	100.000
9	Transversal del Carare	Cimitarra-Landázuri - Vélez	46	66.000
10	Transversal de Boyacá	Pto. Boyacá-Dos y Medio - Otanche - Borbur- Pauna - Chiquinquirá	110	135.000
11	Transversal del Cusiana	El Crucero - Toquilla - Aguazul (El Crucero - Aquitania)	54	105.000
12	Transversal del Sisga	El Sisga - Machetá - El Secreto	84	75.000
13	Troncal Central del Norte	La Palmera - Málaga – Presidente	96	150.000
14	Carretera de la Soberanía	La Lejía- Saravena	150	105.000
15	Transversal Medellín – Quibdó	Ciudad Bolívar – La Mansa – Quibdó	99	130.000
16	Troncal del Nordeste	Vegachí-Segovia-Zaragoza	81	81.000
17	Corredor de las palmeras	Fuente de Oro - San José del Guaviare	30	57.000
18	Doble Calzada Bucaramanga – Cúcuta *	Bucaramanga-Pamplona	83	350.000
19	Doble Calzada Bogotá – Buenaventura *	Loboguerrero – Cisneros	14	340.000
	Total		1.509	2.516.000

Fuente. Ministerio de Transporte, Inviás.

* Los proyectos 18 y 19, hacen parte de los corredores “Sistema de Autopistas en Doble Calzada” señalados en el referido artículo 130 de la ley 1151 de 2007

Figura 1
Localización Proyectos Priorizados Etapa 1



Fuente: DNP – ST.

b. Características de los tramos que conforman la etapa 1 del Programa

Los tramos priorizados en la etapa 1 del Programa “Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad” suman una longitud aproximada de 1.509 Km, la cual es equivalente al 11,4% de la red nacional no concesionada⁴ y presentan características diversas. Los tramos a intervenir se encuentran en operación, con vías clasificadas como primarias del orden Nacional, excepto las vías departamentales: Troncal de la Macarena (San Juan de Arama – La Uribe – Colombia - Baraya) y la Troncal del Nordeste (Vegachí- Segovia –Zaragoza).

Todos los tramos están construidos en calzada sencilla de dos carriles (bidireccional), con anchos de vía que van desde los 4 hasta los 9 metros, bermas y cunetas, con radios de curvatura horizontales que oscilan entre los 10 m y 70 m y con pendientes entre el 4% y el 16%, en topografía variada entre plana, montañosa y escarpada. Así mismo, el Tránsito Promedio Diario -TPD de estos proyectos varía entre los 324 y 4.062 vehículos para el año 2007.

c. Alcance del Programa

De acuerdo con los estudios y análisis desarrollados por el Invías, en los 1.509 Km que serán intervenidos en la etapa 1 del programa se realizarán las siguientes actividades:

- Construcción de 153 Km. de segunda calzada,
- Rehabilitación⁵ de 373 Km. de calzada existente,
- Mejoramiento⁶ y pavimentación de 983 Km. de calzada existente

Con estas actividades, se busca que estos corredores, en toda su longitud, ofrezcan los niveles de servicio y condiciones de capacidad requeridos según el TPD existente y proyectado.

Las actividades a realizar en cada uno de los 19 corredores serán definidas por el Invías a partir de la evaluación del estado actual, estudios, diseños e información de cada uno de los tramos a intervenir.

⁴ La longitud de la red nacional no concesionada es de 13.236 Km.

⁵ Rehabilitación: Comprende el desarrollo de actividades que tienen como objeto reconstruir o recuperar las condiciones iniciales de una vía, de manera que alcance las especificaciones técnicas con que fue diseñada. (Manual de Diseño Geométrico para Carreteras – Invías, 1998)

⁶ Mejoramiento: Consiste básicamente en el cambio de especificaciones y dimensiones de la vía o puentes; para lo cual se hace necesaria la construcción de obras en infraestructura ya existente, que permitan una adecuación de la vía a los niveles de servicio requeridos por el tránsito actual y proyectado. (Manual de Diseño Geométrico para Carreteras – Invías, 1998)

d. Beneficios del programa

La ejecución de los proyectos mencionados, permitirá:

- Mejorar⁷ los niveles de servicio y capacidad vial de 1.509 Km de la red vial de carreteras, para de esta forma ofrecer a la comunidad y a las regiones una infraestructura vial moderna, de alta calidad y capaz de estimular el crecimiento económico sostenido y la equidad social.
- Ofrecer una infraestructura vial en buenas condiciones, que permita disminuir los costos de operación de los vehículos⁸, reducir los tiempos de viaje, mejorar la comodidad para la circulación vehicular y reducir los niveles de accidentalidad.
- Dar continuidad a los corredores que facilitan la movilidad interna, para de esta forma facilitar el acceso de los bienes y servicios a la Red Vial Nacional.
- Apoyar y complementar los planes y programas que en materia de infraestructura vial actualmente desarrolla el Ministerio de Transporte, a través del Invías y del Instituto Nacional de Concesiones -Inco.

⁷ En cuanto a la relación beneficio costo de los sectores en afirmado, mediante simulaciones con el modelo HDM IV efectuados en el Invías, se determinó que cuando el tránsito promedio diario es superior a 300 vehículos, económicamente es más eficiente pavimentar las vías que mantenerlas en afirmado. Lo anterior, dado que a partir de este punto se empiezan a generar ahorros en los costos de mantenimiento y operación de los vehículos superiores al costo de capital que implican las pavimentaciones (Evaluación mediante la utilización del HDM-MANANGER. INVÍAS 2006).

⁸ Resultados de la evaluación de la red en su conjunto han permitido establecer que los costos de operación vehicular (\$/k) para camiones articulados que transitan por terreno plano, en buen estado, se incrementan en un 19% al transitar por carreteras pavimentadas que se encuentran en mal estado. El mismo análisis para terreno montañoso, establece diferencias del 9.4% en costos de operación vehicular (Evaluación mediante la utilización del HDM-MANANGER. INVÍAS 2006)

IV. PLAN DE INVERSIONES

El costo estimado de las intervenciones requeridas para el desarrollo de la etapa 1 del programa, asciende a \$2,5 billones de 2008. De acuerdo con las características propias de cada corredor y el cronograma de ejecución de las obras, se requieren recursos de inversión del Presupuesto General de la Nación, durante cuatro vigencias fiscales, tal como se presenta en la tabla 3:

Tabla 3
Plan de Inversiones

Vigencia	Inversión (Millones \$ corrientes)
2009	389.428
2010	652.310
2011	652.667
2012	708.497
2013	398.181

Fuente: DNP - DIFP

Por lo anterior, la ejecución de la etapa 1 del programa requiere la autorización de vigencias futuras con el fin de comprometer los recursos de las vigencias fiscales 2009, 2010, 2011, 2012 y 2013.

En este sentido, para contar con la autorización de vigencias futuras y de acuerdo con lo estipulado en la Ley 819 de 2003 el proyecto debe ser declarado como estratégico para el país⁹.

⁹ En cumplimiento del Decreto 4730 de 2005, el proyecto cuenta con el aval fiscal del CONFIS (Sesión del 17 de julio de 2008).

V. RECOMENDACIONES

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

1. Declarar como estratégico para el país la etapa 1 del “Programa de Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad”, propuesto en el presente documento, tal como lo exige la Ley 819 de 2003.

2. Solicitar al Ministerio de Transporte y al Invías, adelantar los trámites presupuestales correspondientes y la ejecución de los estudios, diseños y las obras, en concordancia con los costos y el programa de inversiones anteriormente señalados.

3. Recomendar al Ministerio de Transporte y al Invías realizar las acciones necesarias, que permitan hacer un uso eficiente y eficaz de los recursos asignados.

4. Solicitar al Ministerio de Transporte y al Instituto Nacional de Vías analizar la viabilidad para la instalación de nuevas casetas de peajes y revisar las tarifas de las actuales casetas existentes en los corredores a intervenir en la etapa 1, de tal manera que se garanticen los recursos para la ejecución de las actividades posteriores de mejoramiento y mantenimiento de las vías intervenidas a través de este programa.

5. Encargar al Ministerio de Transporte y al Invías hacer las gestiones necesarias para el desarrollo de los demás corredores identificados en el PND y no incluidos en la etapa I, incluyendo la estructuración de los proyectos y la priorización de recursos para su financiación, en el marco de las disponibilidades fiscal y presupuestal, consistentes con el Marco de Gastos de Mediano Plazo y del Marco Fiscal de Mediano Plazo.

6. Solicitar al Ministerio de Transporte y al Invías, que en el marco de un modelo de Gestión de Infraestructura Vial priorice los recursos presupuestales que permita garantizar la sostenibilidad de las inversiones y de las obras realizadas a través de este Programa.