

Documento CONPES

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL
REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN



3889

DECLARACIÓN DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO VÍAS PARA EL CHOCÓ: TRANSVERSAL QUIBDÓ-MEDELLÍN Y TRANSVERSAL CENTRAL DEL PACÍFICO

Departamento Nacional de Planeación
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Ministerio de Transporte

Versión aprobada

Bogotá, D.C., 16 de junio de 2017

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL CONPES

Juan Manuel Santos Calderón
Presidente de la República

General (R) Óscar Adolfo Naranjo Trujillo
Vicepresidente de la República

Guillermo Abel Rivera Flórez
Ministro del Interior

María Ángela Holguín Cuéllar
Ministra de Relaciones Exteriores

Mauricio Cárdenas Santamaría
Ministro de Hacienda y Crédito Público

Enrique de Jesús Gil Botero
Ministro de Justicia y del Derecho

Luis Carlos Villegas Echeverri
Ministro de Defensa Nacional

Aurelio Iragorri Valencia
Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural

Alejandro Gaviria Uribe
Ministro de Salud y Protección Social

Griselda Janeth Restrepo
Ministra de Trabajo

Germán Arce Zapata
Ministro de Minas y Energía

María Claudia Lacouture Pinedo
Ministra de Comercio, Industria y Turismo

Yaneth Giha Tovar
Ministra de Educación Nacional

Luis Gilberto Murillo Urrutia
Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible

Elsa Noguera De la Espriella
Ministra de Vivienda, Ciudad y Territorio

David Luna Sánchez
Ministro de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones

Jorge Eduardo Rojas Giraldo
Ministro de Transporte

Mariana Garcés Córdoba
Ministra de Cultura

César Augusto Ocampo Rodríguez
Director General de Colciencias

Luis Fernando Mejía Alzate
Director General del Departamento Nacional de Planeación

Alejandra Corchuelo Marmolejo
Subdirectora Sectorial (E)

Juan Felipe Quintero Villa
Subdirector Territorial y de Inversión Pública (E)

Resumen ejecutivo

El presente documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) la declaratoria de importancia estratégica de los proyectos Transversal Quibdó-Medellín y Transversal Central del Pacífico (La Virginia-Apía-Las Ánimas-Quibdó). Estas obras hacen parte de la estrategia de mejoramiento de la infraestructura de acceso a la ciudad de Quibdó desde Medellín y Pereira, respectivamente, que se encuentran a cargo del Instituto Nacional de Vías (Invías).

Esta estrategia hace parte de las políticas del Gobierno nacional para promover la igualdad de oportunidades. La conectividad de Quibdó con el resto del país contribuye a la inclusión socioeconómica de la población, la generación de ingresos y de empleo, la superación de la pobreza, la reconciliación y la consolidación del territorio chocoano.

Los proyectos contemplados en el presente Documento CONPES responden a las solicitudes presentadas por las entidades territoriales al Gobierno nacional, y lo contemplado en el Plan Maestro de Transporte Intermodal. Por esta razón, su desarrollo requiere una operación articulada de los niveles regional y nacional.

La terminación de estas dos importantes vías implica la intervención de 73 kilómetros y requiere recursos estimados en 720.000 millones de pesos. En este documento se prioriza la intervención de 47 kilómetros: 33,3 kilómetros en la Transversal Medellín-Quibdó y 13,7 kilómetros para la Transversal Central del Pacífico, cuya ejecución excede el periodo actual de gobierno. El CONFIS, en sesión del 13 de junio de 2017, otorgó el aval fiscal para esta inversión inicial priorizada de 440.000 millones de pesos que serán ejecutados durante las vigencias de 2017 a 2022. Los recursos restantes, estimados en 280.000 millones de pesos, así como las fuentes de financiación (entre las que se incluyen recursos de crédito, PGN, SGR u otras), para la culminación total del proyecto durante el periodo serán priorizados por el Gobierno nacional en la elaboración del Marco Fiscal de Mediano Plazo de la vigencia 2018, a través de los actos administrativos correspondientes, de acuerdo con las disponibilidades del Gobierno nacional central y la normativa vigente de cada fuente.

La Transversal Quibdó-Medellín brindará una comunicación rápida y segura entre los departamentos de Chocó y Antioquia, y beneficiará cerca de 167.000 habitantes de los municipios de Quibdó y El Carmen de Atrato en Chocó. Asimismo, la Transversal Central del Pacífico, conectará al Chocó con Risaralda y beneficiará cerca de 197.000 habitantes de los municipios de La Virginia, Apía, Pueblo Rico, en Risaralda, y Tadó y Unión Panamericana en Chocó. Los costos de transporte de pasajeros y carga disminuirán en aproximadamente 19 % y 13 % en cada una de las transversales y los recorridos se acortarán en 25 y 27 minutos, respectivamente.

Adicionalmente, se estima que las inversiones previstas para los dos corredores generarán aproximadamente 23.000 nuevos puestos de trabajo durante el periodo de construcción. La mayor conectividad de Chocó con el interior del país aumentará el dinamismo de la economía regional y se estima un impacto de 0,11 % sobre el PIB nacional.

Clasificación: R42.

Palabras clave: Transversal Quibdó-Medellín, Transversal Central del Pacífico, conectividad, desarrollo sostenible, biodiversidad, medio ambiente, Pacífico.

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	8
2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	9
3. DIAGNÓSTICO	12
4. DEFINICIÓN DE LA POLÍTICA.....	17
4.1. Objetivo general	17
4.2. Objetivos específicos	17
4.3. Plan de acción	17
4.3.1. Continuo mejoramiento de las vías para el departamento de Chocó	18
4.3.2. Implementación de buenas prácticas en la contratación de las obras y el seguimiento a su ejecución	18
4.4. Beneficios del proyecto Vías para el Chocó	21
4.5. Seguimiento	21
4.6. Financiamiento	22
5. RECOMENDACIONES	25
ANEXOS	26
Anexo A. Plan de Acción y Seguimiento (PAS).....	26
Anexo B. Aval fiscal	27
BIBLIOGRAFÍA	28

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Clasificación de la malla vial del departamento de Chocó.....	13
Tabla 2. Cronograma de seguimiento al documento CONPES	22
Tabla 3. Programación de recursos de las vías para el Chocó	23

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Estado de la red primaria en el departamento del Chocó.....	14
--	----

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1. Vías del departamento de Chocó y la región	11
Mapa 2. Población indígena y afrodescendiente en Chocó	13
Mapa 3. Detalle del proyecto Transversal Quibdó-Medellín	15
Mapa 4. Detalle del proyecto Transversal del Pacífico.....	16

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Cronograma general de las actividades precontractuales y contractuales requeridas para cumplir con el objetivo del presente documento	20
--	----

SIGLAS Y ABREVIACIONES

CONFIS	Consejo Superior de Política Fiscal
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
DNP	Departamento Nacional de Planeación
Invías	Instituto Nacional de Vías
MFMP	Marco Fiscal de Mediano Plazo
MGMP	Marco de Gasto de Mediano Plazo
PGN	Presupuesto General de la Nación
PND	Plan Nacional de Desarrollo
SGR	Sistema General de Regalías

1. INTRODUCCIÓN

En las bases del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2014-2018: *Todos por un nuevo país* se señala que la ausencia de infraestructura para brindar conectividad entre las regiones obstaculiza el desarrollo económico: se generan altos costos de transporte que restan competitividad a los productos locales en mercados internacionales; se propicia la consolidación de regiones autocontenidas y el desaprovechamiento de los beneficios de la especialización y del comercio interior; y se dificulta el crecimiento del sector rural y el acceso a la oferta social del Estado como de educación, salud y seguridad (DNP, 2015; pág. 128).

Históricamente gran parte de los esfuerzos emprendidos por el Gobierno nacional en infraestructura vial se han concentrado en las troncales para el comercio exterior, a través de programas como Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad, Corredores Prioritarios de Prosperidad y Vías para la Equidad. Sin embargo, desde el año 2008 se ha buscado cambiar esa tendencia orientando parte de las intervenciones a vías transversales, que propician la conectividad y permiten el fortalecimiento de la malla vial. En este contexto, se priorizaron los corredores Transversal Quibdó-Medellín y Transversal Central del Pacífico.

A pesar de estos esfuerzos recientes, las condiciones geomorfológicas y climatológicas que caracterizan la cordillera occidental colombiana, así como la orientación de las políticas del sector hacia la provisión de infraestructura resiliente y armónica con el medio ambiente, han incidido en la necesidad de intervenir los corredores viales mencionados. Con las intervenciones que se presentan en este documento se busca atender las necesidades prioritarias identificadas en el departamento de Chocó, proporcionando una conexión efectiva, segura y armónica con las condiciones ambientales de la zona.

En este contexto, el presente documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) la declaratoria de importancia estratégica del proyecto Vías para el Chocó: Transversal Quibdó-Medellín y Transversal Central del Pacífico (La Virginia-Apía-Las Ánimas-Quibdó), cuya ejecución excede el periodo de gobierno actual. La terminación de estas dos importantes vías requiere recursos estimados de 720.000 millones de pesos de los cuales se asigna una inversión inicial de 440.000 millones de pesos a ser ejecutados durante las vigencias 2017- 2022, de acuerdo con el aval fiscal otorgado por el Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS), en sesión del 13 de junio de 2017.

Los recursos restantes y las fuentes de financiación (entre las que se incluyen recursos de crédito, del Presupuesto General de la Nación (PGN); del Sistema General de Regalías (SGR) u otras) para la culminación del proyecto durante este periodo, serán priorizados por el Gobierno nacional en la elaboración del Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) de la

vigencia 2018, a través de los actos administrativos correspondientes, de acuerdo con las disponibilidades fiscales del Gobierno nacional central y la normativa vigente.

El presente documento se desarrolla en cinco secciones, incluida esta introducción. En la segunda sección se presentan los antecedentes y la justificación de las inversiones solicitadas. En la tercera, se desarrolla el diagnóstico sobre el estado de las vías de acceso a la capital del Chocó. En la cuarta sección se presenta la definición de la política, sus objetivos, el plan de acción que permitirá la terminación de las obras, sus beneficios esperados y las estrategias de seguimiento y financiación. En la última sección se presentan las principales recomendaciones al CONPES.

2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

La infraestructura de transporte es uno de los principales pilares de la competitividad y constituye uno de los motores del crecimiento económico y del desarrollo social. Por esta razón, en el documento de política de largo plazo denominado Visión Colombia II Centenario: 2019 (DNP, 2006), se destaca el papel fundamental del sector transporte en la integración nacional e internacional del territorio, al vincular las actividades económicas, productivas, comerciales y sociales.

En este sentido, el Documento CONPES 3536 *Importancia estratégica de la etapa 1 del “Programa corredores arteriales complementarios de competitividad”*¹, resaltó la estrategia de fortalecimiento de la red de carreteras que alimentan los corredores de comercio exterior, a través de vías transversales y de la declaratoria de importancia estratégica del programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad. Este documento fue modificado por los Documentos CONPES 3553² y 3705³. El Documento CONPES 3706 *Importancia estratégica del programa “Corredores prioritarios para la prosperidad”*⁴ declaró de importancia estratégica el programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad. Estos documentos le daban continuidad a la estrategia de conexión transversal y complementaria iniciada con el programa de Corredores arteriales complementarios de competitividad.

Adicionalmente, y con el fin de dar cumplimiento a los objetivos sectoriales planteados en el PND 2010-2014 *Prosperidad para todos* sobre el mejoramiento del estado de la red

¹ Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3536.pdf>.

² Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3553.pdf>.

³ Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3705%20.pdf>.

⁴ Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3706.pdf>.

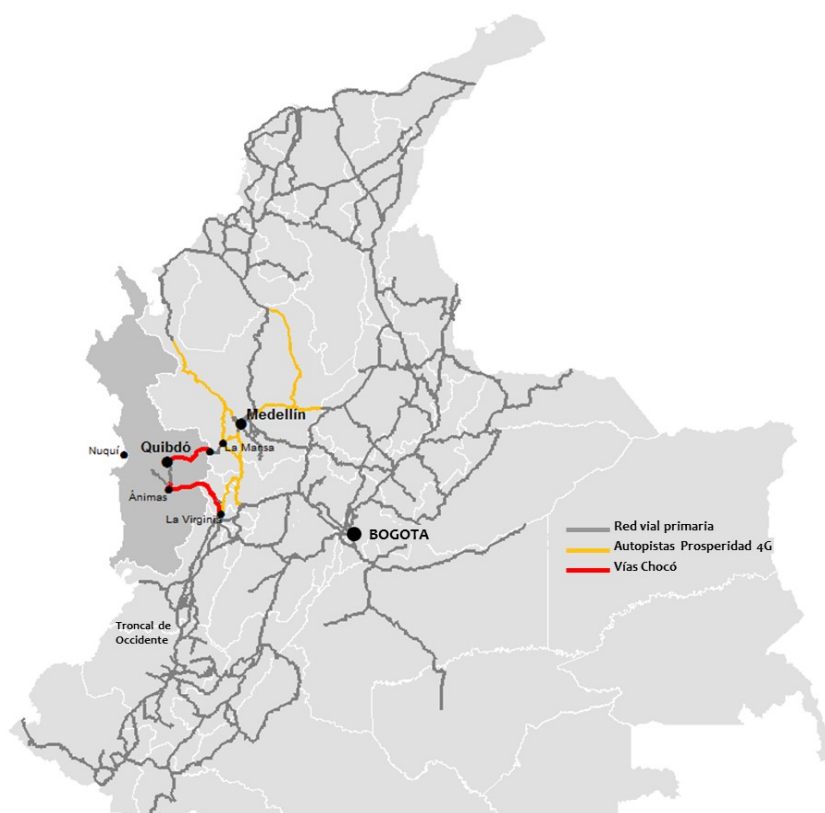
primaria, el programa Vías para la Equidad⁵ priorizó la ejecución de veintiséis proyectos de la red nacional.

Los programas mencionados han incluido intervenciones en los corredores denominados Transversal Quibdó-Medellín y Transversal Central del Pacífico (La Virginia-Apía-Las Ánimas). En particular, se ha financiado la pavimentación de 59 km y la construcción de 9 puentes en la Transversal Quibdó-Medellín, y la pavimentación de 83 km y la construcción de 5 puentes en la Transversal Central del Pacífico. Dichas obras están avaladas por las comunidades beneficiarias y cuentan con el compromiso del Invías para su terminación.

Por otra parte, como se muestra en el Mapa 1, es importante señalar que la red primaria en el departamento de Chocó se desarrolla en su mayoría en sentido transversal (occidente-oriental) y se conecta con la denominada Troncal de Occidente, que recorre el país de sur a norte. Esta vía será intervenida mediante proyectos de concesión de cuarta generación, asociados a la Autopista de la Montaña.

⁵ El Documento CONPES 3840 *Importancia del programa Vías para la Equidad*, de conformidad con la Ley 819 de 2003 y el Decreto 1068 de 2015, declaró de importancia estratégica nueve proyectos cuya ejecución supera el periodo de gobierno.

Mapa 1. Vías del departamento de Chocó y la región



Fuente: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP, con base en Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura de Transporte (PEIIT).

En ese sentido, desde el punto de vista funcional y con el objeto de dar continuidad y maximizar el impacto de las inversiones sobre la Troncal de Occidente, resulta conveniente llevar a un estado óptimo las vías que conectan transversalmente al Chocó con esta importante arteria.

La consolidación de la Transversal Quibdó-Medellín y la Transversal Central del Pacífico mejorará la conectividad e integración del departamento con el resto del país, lo que a su vez generará un foco de inversión y abrirá las posibilidades de progreso y sostenibilidad para toda la población chocoana. En particular, con el desarrollo de estas vías, se inicia el acercamiento del territorio chocoano con los departamentos de Antioquia y Risaralda, y con ello, el crecimiento sostenible de las actividades económicas productivas de la región. Con estas obras se suscitará un beneficio latente en las comunidades que se encuentran dentro del área de influencia directa del proyecto.

Por último, la intervención sobre la red vial de Chocó enfrenta importantes desafíos impuestos por las particularidades geográficas y climatológicas del departamento, debido a

su localización en la cuenca del Pacífico⁶. Esto, aunado a los escenarios de variabilidad y cambio climático, implica la necesidad de implementar una visión adaptativa para la planeación y ejecución de infraestructura de transporte.

Por esta razón, el Ministerio de Transporte, en desarrollo de las medidas priorizadas en el plan de adaptación al cambio climático de la red vial primaria de Colombia (Ministerio de Transporte, 2014), adelantó un estudio general de análisis de riesgo de la red vial primaria frente a fenómenos hidrometeorológicos extremos, en el que identifica los factores e indicadores de amenaza, exposición, vulnerabilidad y riesgo más relevantes para la red nacional. En este sentido, al realizar el análisis integral de estas variables en escenarios de variabilidad y cambio climático, definidos en la Tercera comunicación de cambio climático⁷, se encontró que las principales vías chocoanas presentan un nivel alto de exposición, vulnerabilidad y riesgo, así como un nivel moderado de amenazas.

De tal suerte, el desarrollo de la Transversal Quibdó-Medellín y la Transversal Central del Pacífico con ingeniería de alta calidad, pretende enfrentar los retos de adaptabilidad de la infraestructura al medio físico sin generar efectos negativos en la biodiversidad y sin afectar de manera negativa a las comunidades de la región, a través de estudios y diseños orientados a brindar infraestructura adaptativa.

3. DIAGNÓSTICO

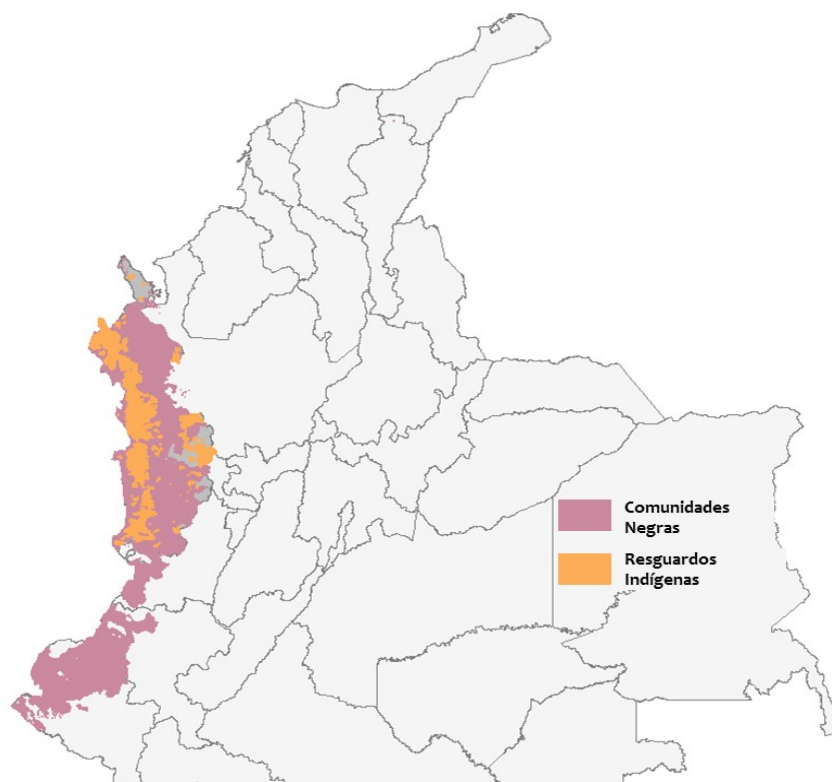
De acuerdo con lo señalado en las bases del PND 2014-2018, a pesar de ser una de las regiones más biodiversas de Colombia, en el Pacífico persisten los niveles más altos de desigualdad y pobreza y una tendencia incremental de deterioro de los ecosistemas que sirven de base a los medios de vida locales. Estas condiciones, sumadas a la potencial fragilidad de los ecosistemas esenciales para la vida y de las comunidades locales ante un clima cambiante, plantean la necesidad de promover el desarrollo productivo en la región.

El departamento de Chocó tiene un total de 500.093 habitantes, según proyecciones a 2015 del censo de población de 2005; el 23,1% se concentra en Quibdó, su capital. Adicionalmente, se resalta la importante presencia de comunidades indígenas y afrodescendientes en la zona, como se observa en el Mapa 2.

⁶ La Cuenca del Pacífico desde la cordillera occidental hasta la costa, es un territorio conformado por las cuencas de los ríos Atrato, San Juan y Baudó, cubierto en su mayor parte por selva ecuatorial. Chocó se ubica en una zona caracterizada por la alta pluviosidad, con registros superiores a los 9.000 mm de precipitación anual.

⁷ Mecanismo de los países miembros de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) para reportar avances en la implementación de la Convención (acciones de mitigación, adaptación, educación, entre otros.) y fuente de información y conocimiento técnico para apoyar la toma de decisiones

Mapa 2. Población indígena y afrodescendiente en Chocó



Fuente: Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura de Transporte (PEIIT).

El departamento de Chocó cuenta con una red vial de aproximadamente 1.222 kilómetros (km), distribuidos en las redes primaria, secundaria y terciaria, según se presenta en la Tabla 1.

Tabla 1. Clasificación de la malla vial del departamento de Chocó

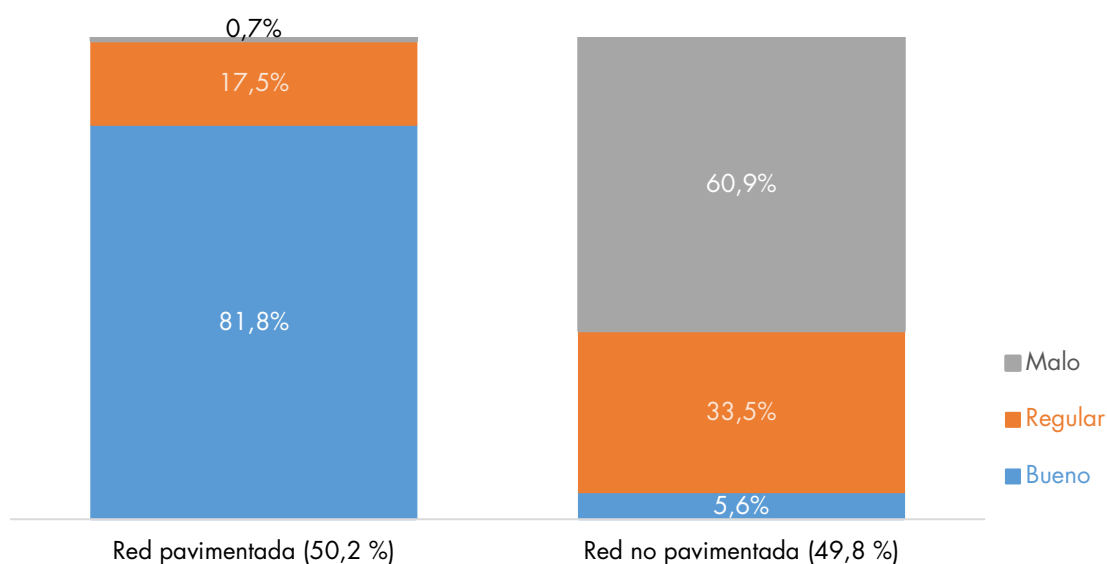
Categoría	Responsables	Longitud (km)
Primaria	Invías	279
Secundaria	Gobernación de Chocó	127 ^(a)
Terciaria	Invías	296
	Municipios	520 ^(b)
Total		1.222

Fuente: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP, con información del Invías y del Ministerio de Transporte.

Notas: ^(a) Información no consolidada de Plan Vial Regional. ^(b) Estimado Invías.

De acuerdo con la información reportada por el Invías, el 50,2 % de la red vial primaria de este departamento está pavimentada y el 49,8 % afirmada (no pavimentada). A través de las inversiones que se han venido realizando, como se aprecia en el Gráfico 1, se ha logrado llevar el 81,8 % de la red pavimentada a buen estado. Sin embargo, de la red que aún se encuentra en afirmado, el 94,4 % se encuentra en regular o mal estado.

Gráfico 1. Estado de la red primaria en el departamento del Chocó



Fuente: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP, con información del Invías (Estado de la red vial criterio técnico primer semestre 2016).

De otra parte, la Transversal Quibdó-Medellín comunica la ciudad de Quibdó (Chocó) con el municipio de Ciudad Bolívar (Antioquia) y pasa por los corregimientos de Tutunendo, El siete y La Mansa. Además, este corredor se conecta con el sitio conocido como Bolombolo, del cual se desprenden varios brazos de la Autopista de la Prosperidad, permitiendo así la conectividad de la capital chocoana con el departamento de Antioquia y el Eje Cafetero y, por ende, con el resto del país (Mapa 3).

Mapa 3. Detalle del proyecto Transversal Quibdó-Medellín



Fuente: Invías.

Como se mencionó anteriormente, la Transversal Quibdó-Medellín ha sido objeto de mejoramientos a través de diversos programas de obras públicas, como se relaciona a continuación:

- Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad, tramo Quibdó-El Dieciocho, que inició en 2009 y finalizó en 2014. Se pavimentaron 25 km y se construyeron 6 puentes con una inversión de 123.000 millones de pesos.
- Programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad, tramo El Dieciocho-Ciudad Bolívar, que inició en 2012 y finalizará en junio del 2017. Se ha realizado una inversión de 265.540 millones de pesos, con la cual se han pavimentado 23 km de los 24,3 planeados, y se han construido 2 puentes.
- Programa Vías para la Equidad, que inició en el año 2016 y se espera termine en 2018. Cuenta con una inversión de 87.745 millones de pesos, con los que se pretenden pavimentar 11 km del tramo Quibdó-El Dieciocho y construir 1 puente en el sector de La Platina.

Así, de los 115,2 km que comprende el corredor Transversal Medellín-Quibdó, 57,2 km se encuentran pavimentados (9,2 km ya se encontraban pavimentados y 48 km se intervinieron a través de los programas anteriormente mencionados) y 11 km se encuentran en ejecución. Por lo tanto, quedan 47 km que requieren de financiación para su mejoramiento.

De otra parte, el sector Las Ánimas-Pereira, que hace parte de la Transversal Central del Pacífico, comunica a Quibdó (Chocó) con La Virginia (Risaralda) y pasa, entre otros, por

los municipios de Apía, Pueblo Rico y Tadó (termina en el corregimiento de Tabor en este municipio del Chocó). Como se observa en el Mapa 4, al pasar por La Virginia, esta vía conecta la capital chocoana con Antioquia y el Eje Cafetero, y por consiguiente con el resto del país, dado que en ese punto se desprenden varios brazos de las Autopistas para la Prosperidad.

Mapa 4. Detalle del proyecto Transversal del Pacífico



Fuente: Inviás

Adicionalmente, es importante mencionar que la Transversal Central del Pacífico también ha sido intervenida a través de los siguientes programas de obras públicas:

- Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad, tramo Pueblo Rico-Tadó, que inició en 2009 y finalizó en 2014. Con una inversión de 103.372 millones de pesos se pavimentaron 33 km en concreto hidráulico y se construyeron 2 puentes.
- Programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad, tramo La Virginia-Mumbú, que inició en 2012 y finalizará en agosto de 2017. Se ha realizado una inversión por 256.912 millones de pesos, con los cuales se han pavimentando 27 km en concreto rígido, de los 30 km planeados.
- Programa Vías para la Equidad, tramo Las Ánimas-Santa Cecilia, que inició en 2016 y finalizará en 2018. Cuenta con una inversión de 79.872 millones de pesos, con la que se tiene proyectado pavimentar 23 km y construir 3 puentes.

De los 209 km que conforman el corredor Transversal Central del Pacífico, 160 km están pavimentados: 100 km que fueron pavimentados previamente y 60 km que corresponden al mejoramiento realizado a través de los programas anteriormente relacionados. Adicionalmente, 23 km se encuentran en ejecución, por lo que quedan 26 km pendientes de mejoramiento que requiere financiación.

En conclusión, a través de los programas mencionados, en estos dos corredores se han intervenido 108 km y se encuentran en ejecución 37 km. Teniendo en cuenta que ya se encontraban pavimentados 109,2, quedan pendientes por mejoramiento 73 km. De estos últimos, se ha priorizado la intervención de 47 km, financiada con los recursos contemplados en el presente documento CONPES: 33,3 km en la Transversal Medellín-Quibdó y 13,7 km en la Transversal Central del Pacífico.

4. DEFINICIÓN DE LA POLÍTICA

4.1. Objetivo general

De conformidad con lo establecido en los artículos 10 y 11 de la Ley 819 de 2003⁸ y el artículo 2.8.1.7.1.2. del Decreto 1068 de 2015⁹, este documento somete a consideración del CONPES la declaratoria de importancia estratégica del proyecto Vías para el Chocó, teniendo en cuenta que su ejecución supera el periodo actual de gobierno. Con este proyecto se le dará continuidad al mejoramiento de la infraestructura vial de Chocó y, por consiguiente, se le brindará conectividad con el resto del país en condiciones de seguridad, altos estándares de servicio, y prácticas transparentes de contratación pública.

4.2. Objetivos específicos

- Financiar la continuación del mejoramiento de las vías Transversal Quibdó-Medellín y Transversal Central del Pacífico, mediante el trámite de vigencias futuras.
- Garantizar el cumplimiento de las metas del proyecto, a través de la implementación de buenas prácticas en la contratación de las obras y el seguimiento a su ejecución.

4.3. Plan de acción

A continuación, se presentan las estrategias definidas para cumplir los objetivos específicos del presente documento CONPES.

⁸ Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.

⁹ Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del sector hacienda y crédito público.

4.3.1. Continuo mejoramiento de las vías para el departamento de Chocó

Para el mejoramiento de los tramos faltantes en la infraestructura vial del departamento de Chocó, se han priorizado inversiones por 440.000 millones de pesos durante 2017-2022. En coordinación con el Ministerio de Transporte, el DNP y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Invías adelantará la gestión ante el CONFIS para obtener la aprobación de vigencias futuras que permitan atender estas necesidades de financiación.

A continuación, se presentan los tramos de la Transversal Quibdó-Medellín y de la Transversal Central del Pacífico que se van a intervenir con estos recursos.

Transversal Quibdó-Medellín

Con el fin de continuar con el mejoramiento del corredor Transversal Quibdó-Medellín, se requiere la pavimentación de 33,3 de los 47 km faltantes entre El Dieciocho y Ciudad Bolívar. Para estas obras se proyecta la necesidad de invertir obras 346.500 millones de pesos, con los cuales se realizará la gestión predial, social y ambiental; el mantenimiento y mejoramiento de la vía, incluyendo los puntos críticos. También, la construcción, ampliación o mantenimiento de los puentes y pontones, de acuerdo con los estudios y diseños disponibles por el Invías.

Transversal Central del Pacífico

De manera similar, para continuar con el mejoramiento de la Transversal Central del Pacífico (La Virginia-Apía-Las Animas), se proyectan obras por valor de 93.500 millones de pesos para la pavimentación de 13,7 de los 26 km faltantes. Esta inversión contempla la gestión predial, social y ambiental; el mantenimiento, mejoramiento y construcción de pavimento, incluyendo los puntos críticos; de acuerdo con los estudios y diseños entregados por el Invías.

4.3.2. Implementación de buenas prácticas en la contratación de las obras y el seguimiento a su ejecución

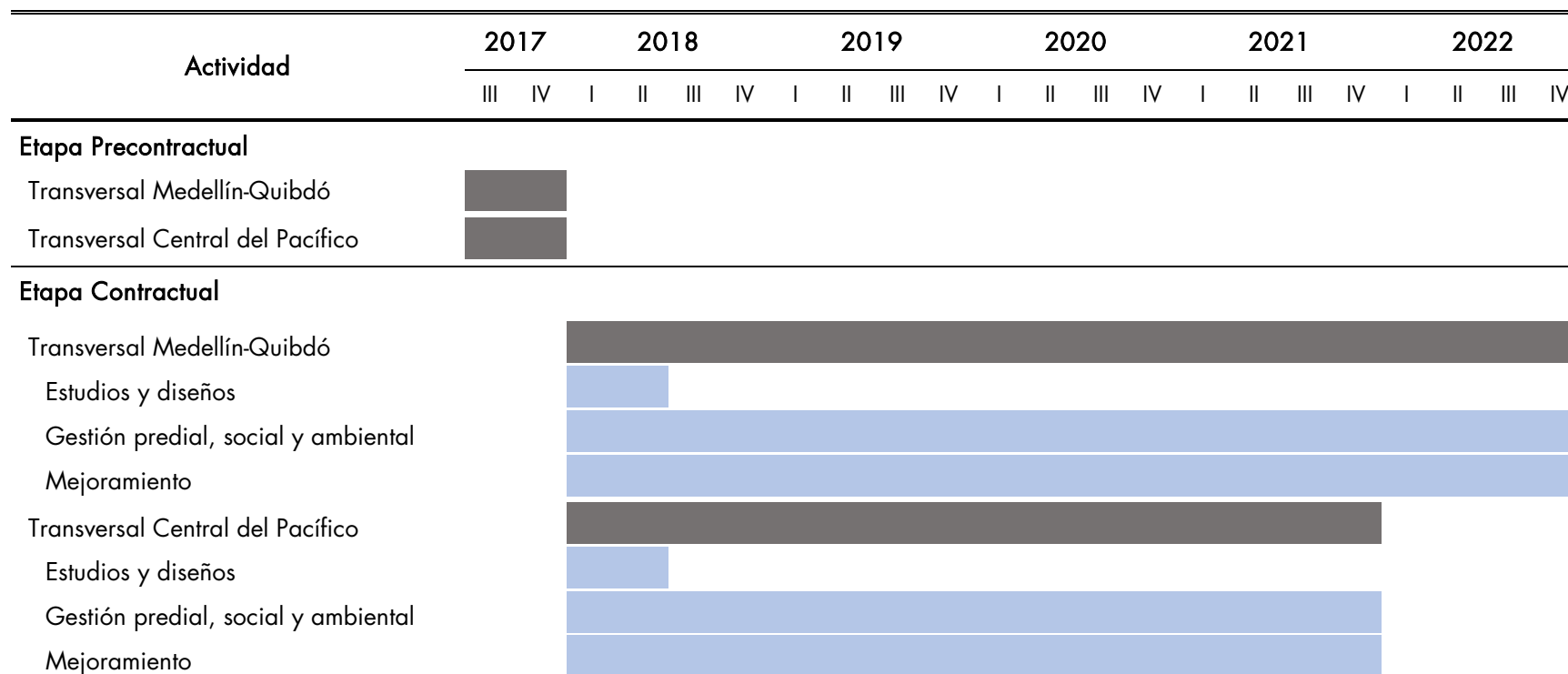
Con el fin de cumplir con el segundo objetivo específico del documento, el Invías realizará las tres acciones que se describen a continuación.

En noviembre de 2017, implementará buenas prácticas en la contratación de las obras y suscripción de contratos. En particular, el Invías adelantará la gestión precontractual y contractual para suscribir nuevos contratos de obra pública para la continuación de las vías, de acuerdo a los proyectos aprobados por el CONPES. Además, los proyectos serán contratados a través de pliegos estándar.

En junio de 2018, adelantará la actualización y el ajuste de los estudios y diseños de las obras, conforme quedará estipulado en los pliegos de condiciones. Esto, teniendo en cuenta los lineamientos ambientales y el enfoque adaptativo mencionados en los antecedentes y el diagnóstico del presente documento CONPES.

Por último, realizará el seguimiento a la ejecución de las obras contratadas a través de interventorías y con supervisores de proyectos que garantizarán el seguimiento a la ejecución de las obras contratadas, para lo cual el Invías realizará informes semestrales. En la Figura 1 se presenta el cronograma previsto para el desarrollo de las actividades requeridas para cumplir con el objetivo de este documento.

Figura 1. Cronograma general de las actividades precontractuales y contractuales requeridas para cumplir con el objetivo del presente documento



Fuente: Invías.

4.4. Beneficios del proyecto Vías para el Chocó

Con los mejoramientos propuestos para el corredor Transversal Quibdó-Medellín, se beneficiarán cerca de 167.000 habitantes en los municipios Quibdó y El Carmen de Atrato (Chocó). Se brindará una comunicación rápida y segura con el departamento de Antioquia; los costos de transporte de pasajeros y carga se disminuirán en aproximadamente 19 % y se ahorrarán aproximadamente 25 minutos de recorrido.

Por otra parte, el mejoramiento propuesto para la Transversal Central del Pacífico, beneficiará a cerca de 197.000 habitantes, en los municipios de La Virginia, Apía, Pueblo Rico (Risaralda), Tadó y Unión Panamericana (Chocó). Se brindará una comunicación rápida y segura con el departamento de Risaralda; los costos de transporte de pasajeros y carga se disminuirán en aproximadamente 13 % y se ahorrarán aproximadamente 27 minutos de recorrido.

Según cálculos del DNP, se estima que las inversiones previstas para los dos corredores, durante el periodo de construcción, generarán 23.000 nuevos puestos de trabajo aproximadamente. La mayor conectividad del departamento de Chocó con el interior del país, y el dinamismo que traerán las obras a la economía local, potenciarán el desarrollo del departamento con un impacto de 0,11 % sobre el PIB nacional.

En síntesis, la realización de las obras priorizadas en este documento CONPES contribuye a la inclusión socioeconómica de la población, la generación de ingresos y de empleo y la superación de la pobreza. En efecto, la consolidación de las vías de acceso al departamento de Chocó permitirá generar conectividad con otras obras estratégicas, como las Autopistas de la Prosperidad, lo que a su vez mejorará la integración del Chocó con el resto del país y abrirá posibilidades de desarrollo productivo para el territorio chocoano.

4.5. Seguimiento

El seguimiento a la ejecución física y presupuestal de las acciones propuestas para el cumplimiento del objetivo del presente documento CONPES se realizará a través del Plan de Acción y Seguimiento (PAS) que se encuentra en el Anexo A. En este, se señalan las entidades responsables de cada acción, los periodos de ejecución de las mismas, los recursos necesarios y disponibles para llevarlas a cabo, y la importancia de cada acción para el cumplimiento del objetivo general de la política. El reporte periódico al PAS lo realizarán todas las entidades concernidas en este documento CONPES y será consolidado por el DNP, de acuerdo con lo estipulado en la Tabla 2.

Tabla 2. Cronograma de seguimiento al documento CONPES

Corte	Fecha
Primer corte	Diciembre de 2017
Segundo corte	Junio de 2018
Tercer corte	Diciembre de 2018
Cuarto corte	Junio de 2019
Quinto corte	Diciembre de 2019
Sexto corte	Junio de 2020
Séptimo corte	Diciembre de 2020
Octavo corte	Junio de 2021
Noveno corte	Diciembre de 2021
Décimo corte	Junio de 2022
Informe de cierre	Diciembre de 2022

Fuente: DNP.

4.6. Financiamiento

Teniendo en cuenta las necesidades de infraestructura vial en Chocó, y de conformidad con la solicitud de aval fiscal para el proyecto Vías para el Chocó, que comprende la continuidad de las obras en los corredores Transversal Quibdó-Medellín y Transversal Central del Pacífico se ha calculado una inversión de 440.000 millones de pesos durante el periodo 2017-2022, que supera el periodo de gobierno.

Para el análisis técnico y económico que soporta el valor estimado del contrato se tomaron como referente los siguientes insumos: informes entregados por los administradores viales contratados por la entidad; informes entregados por las oficinas territoriales de Inviás en Chocó y Risaralda, y la Subdirección de la Red Nacional de Carreteras; estudios y diseños de la fase III, elaborados y aprobados en desarrollo de los contratos 851 de 2009, 532 de 2012 y 544 de 2012¹⁰; e informes generados por las visitas de campo y estudios de precios del mercado, entre otros.

La ejecución de las obras priorizadas en la Transversal Quibdó-Medellín requiere una apropiación presupuestal por un valor de 346.500 millones de pesos corrientes durante seis vigencias fiscales (2017-2022), tal como se ilustra en la Tabla 3. Este valor incluye: el alcance del contrato; el monto de las obras complementarias y ajustes; el valor para la atención de los riesgos que se derivan del proyecto a cargo del contratista; impuestos; tasas impositivas;

¹⁰ Contratos ejecutados en el marco de los programas Corredores Arteriales de Competitividad y Corredores Prioritarios de Prosperidad.

y costos directos e indirectos. Asimismo, este valor incluye los ajustes por cambio de vigencia hasta la terminación del contrato, así como las variaciones en los precios de los insumos de acuerdo con lo previsto en la minuta del contrato.

Por su lado, la ejecución de las obras priorizadas en la Transversal Central del Pacífico requiere una apropiación presupuestal por un valor de 93.500 millones, distribuidos en cinco vigencias fiscales, según se presenta en la Tabla 3. Este valor incluye: el alcance del contrato; el monto de obras complementarias y ajustes; el valor para la atención de los riesgos que se derivan del proyecto a cargo del contratista; el valor del IVA; la administración, imprevistos y utilidad (AIU); y demás impuestos, tasas impositivas y costos directos e indirectos. También, incluye los ajustes por cambio de vigencia hasta la terminación del contrato y las variaciones en los precios de los insumos de acuerdo con lo previsto en la minuta del contrato.

En suma, la inversión total de estas obras priorizadas alcanza los 440.000 millones de pesos. Teniendo en cuenta que el periodo de ejecución (2017-2022) excede el periodo de gobierno actual, el presente documento somete a consideración del CONPES la declaratoria de importancia estratégica del proyecto Vías para el Chocó. El CONFIS, en sesión del 13 de junio de 2017, otorgó el correspondiente aval fiscal (Anexo B), conforme el plan de inversiones presentado en la Tabla 3. Lo anterior, en concordancia con el MFMP y el MGMP y de conformidad con los artículos 10 y 11 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 2.8.1.7.1.2. del Decreto 1068 de 2015.

Es importante aclarar que los recursos restantes, y las fuentes de financiación¹¹ para la culminación del proyecto durante este periodo, serán priorizados por el Gobierno nacional en la elaboración del MFMP de la vigencia 2018, a través de los actos administrativos correspondientes, de acuerdo con las disponibilidades fiscales del Gobierno nacional central.

Tabla 3. Programación de recursos de las vías para el Chocó
Pesos corrientes

Año	Transversal Quibdó-Medellín	Transversal Central del Pacífico	Total
2017	27.000.000.000	13.000.000.000	40.000.000.000
2018	14.000.000.000	6.000.000.000	20.000.000.000
2019	60.000.000.000	20.000.000.000	80.000.000.000
2020	75.000.000.000	25.000.000.000	100.000.000.000
2021	70.500.000.000	29.500.000.000	100.000.000.000
2022	100.000.000.000	-	100.000.000.000

¹¹ Entre las fuentes de financiación se incluyen: recursos de crédito, de PGN, de SGR u otras fuentes.

Año	Transversal Quibdó-Medellín	Transversal Central del Pacífico	Total
Total	346.500.000.000	93.500.000.000	440.000.000.000

Fuente: CONFIS.

5. RECOMENDACIONES

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

1. Declarar de importancia estratégica para el país el programa Vías para el Chocó: Transversal Quibdó-Medellín y Transversal Central del Pacífico (La Virginia-Apía-Las Ánimas-Quibdó) presentados en el presente documento, de acuerdo con lo establecido en la Ley 819 de 2003 y en el Decreto 1608 de 2015.
2. Solicitar al Ministerio de Transporte y al Invías realizar las acciones necesarias para adelantar el trámite correspondiente para la aprobación de vigencias futuras requeridas para la financiación y ejecución de las obras aquí presentadas, que conforman el programa Vías para el Chocó, de acuerdo con la normatividad que aplique y con el Marco de Gasto de Mediano Plazo del sector transporte y el Marco Fiscal de Mediano Plazo.
3. Solicitar al Ministerio de Transporte y al Invías realizar las acciones necesarias para contratar y ejecutar las actividades que conforman el proyecto, procurando la optimización de los recursos y del tiempo durante la ejecución de las obras, así como el desarrollo funcional e integral del proyecto, y garantizando la sostenibilidad de las inversiones.
4. Solicitar al Departamento Nacional de Planeación consolidar y divulgar la información del avance de las acciones según lo planteado en el Plan de Acción y Seguimiento aquí aprobado (Anexo A). La información deberá ser proporcionada por las entidades involucradas en este documento de manera oportuna según lo establecido en la Tabla 2.

ANEXOS

Anexo A. Plan de Acción y Seguimiento (PAS)

Anexo B. Aval fiscal



5.2.0.1. Grupo de Infraestructura e Innovación



Radicado: 2-2017-018557

Bogotá D.C., 14 de junio de 2017 17:15

Doctor
JORGE EDUARDO ROJAS GIRALDO
Ministro de Transporte
AK 60 No. 24 -09 Piso 9 del Centro Comercial Gran Estación II
Bogotá, D.C.

Radicado entrada 1-2017-040711

No. Expediente 19164/2017/OFI

Asunto: Aval fiscal Programa "Vías para el Chocó"

Estimado señor Ministro:

En forma atenta, le comunico que el Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS-, en atención a la solicitud formulada mediante comunicación No. 20171200207581 del pasado 31 de mayo, así como lo dispuesto por la Ley 819 de 2003 y el Decreto 1068 de 2015, en la sesión del 13 de junio de 2017, otorgó aval fiscal para que ese Ministerio y el Instituto Nacional de Vías continúen 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 programa "Vías para el Chocó", conforme el siguiente plan de inversiones:

Vigencia	Recursos	Pesos corrientes
2017	Nación	\$ 40.000.000.000
2018	Nación	\$ 20.000.000.000
2019	Nación	\$ 80.000.000.000
2020	Nación	\$100.000.000.000
2021	Nación	\$100.000.000.000
2022	Nación	\$100.000.000.000

Corresponde a ese Ministerio y al Instituto Nacional de Vías, priorizar en las cifras de Marco de Gasto de Mediano Plazo Sectorial, los recursos necesarios para el cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente aval fiscal, conforme lo dispuesto por la Ley 819 de 2003.

Cordialmente,

FERNANDO JIMÉNEZ RODRÍGUEZ
Secretario Ejecutivo del CONFIS

Copia: Doctor **Carlos Alberto García Montes**, Director, Instituto Nacional de Vías. Carrera 59 No. 26 – 60 CAN, Bogotá D.C.

Revisó: Iván A. Campos C.

Elaboró: David E. Herrera J.

Firmado digitalmente por: FERNANDO JIMÉNEZ RODRÍGUEZ

Director General del Presupuesto Público Nacional

Carrera 8 No. 6 C 38 Bogotá D.C. Colombia
Código Postal 111711
Conmutador (57 1) 381 1700 Fuera de Bogotá 01-8000-910071
atencioncliente@minhacienda.gov.co
www.minhacienda.gov.co

BIBLIOGRAFÍA

Departamento Nacional de Planeación (2006). 2019, Visión Colombia II Centenario Bogotá D.C., Colombia: DNP

Departamento Nacional de Planeación. (2008, Julio). Importancia estratégica de la Etapa 1 del "Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad. Documento CONPES 3536, Bogotá D.C., Colombia: DNP. Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/CONPES/Econ%C3%B3micos/3536.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (2011, octubre). Modificación a los documentos CONPES 3536 y 3553 de 2008 -Importancia estratégica de la etapa 1 del "Programa corredores arteriales complementarios de competitividad. Documento CONPES 3705, Bogotá D.C., Colombia: DNP. Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3705%20.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (2011, octubre). Importancia estratégica del programa "Corredores Prioritarios para la Prosperidad. Documento CONPES 3706, Bogotá D.C., Colombia: DNP. Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3706.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (2015). Plan Nacional de Desarrollo 2014-2014: Todos por un nuevo país., Bogotá D.C., Colombia: DNP.

Departamento Nacional de Planeación. (2011). Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014: Prosperidad para todos., Bogotá D.C., Colombia: DNP.

Ministerio de Transporte (2014) Transporte en Cifras. Estadísticas 2013., Bogotá D.C., Colombia: Ministerio de Transporte.

Ministerio de Transporte (2014) Vías Compatibles con el clima: plan de adaptación de la red vial primaria de Colombia al cambio climático, Bogotá D.C., Colombia: Ministerio de Transporte. Disponible en http://www.minambiente.gov.co/images/cambioclimatico/pdf/Plan_nacional_de_adaptacion/Plan_V%C3%ADas-CC_V%C3%ADas_Compatibles_con_el_Clima.pdf

Ley 819 de 2003 (09 de julio) Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial 45.243.