

Documento Conpes

3610

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

**CONCEPTO FAVORABLE A LA NACIÓN PARA CONTRATAR EMPRÉSTITOS
EXTERNOS CON LA BANCA MULTILATERAL HASTA POR LA SUMA DE US\$ 203
MILLONES, O SU EQUIVALENTE EN OTRAS MONEDAS, PARA LA FINANCIACIÓN
PARCIAL DE LA CONSTRUCCION DE LA VARIANTE SAN FRANCISCO-MOCHOA
(FASE I)**

Ministerio de Transporte
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
DNP: SC-DIES

Versión aprobada

Bogotá D.C., 14 de septiembre de 2009

TABLA DE CONTENIDO

I.	INTRODUCCIÓN	3
II.	ANTECEDENTES	3
III.	JUSTIFICACIÓN	4
IV.	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	6
V.	FINANCIAMIENTO	7
VI.	ESQUEMA INSTITUCIONAL	10
VII.	RECOMENDACIONES	11

I. INTRODUCCIÓN

De conformidad con lo establecido en el párrafo 2º del artículo 41 de la Ley 80 y los artículos 23, 24 y 40 del Decreto 2681 de 1993, este documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social - Conpes, el concepto favorable a la Nación para contratar empréstitos externos con la banca multilateral hasta por la suma de USD 203 millones o su equivalente en otras monedas, destinada a financiar parcialmente la construcción de la Variante San Francisco-Mocoa.

II. ANTECEDENTES

El mejoramiento de la capacidad de la infraestructura física ha sido definido como una de las estrategias para el fortalecimiento de la competitividad nacional, a través de la consolidación de aquellos corredores viales que soportan los flujos de carga de comercio exterior y que conectan los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos.

En los últimos años, el Gobierno Nacional ha aprobado una serie de iniciativas orientadas hacia el fortalecimiento de la red vial nacional en el sur de país. En este sentido, el Documento Conpes 3272 de 2004¹ contempla la rehabilitación y mantenimiento integral del corredor Rumichaca – Popayán, con un programa de inversiones que se adelantó en el periodo 2005 – 2009. Posteriormente, el Documento Conpes 3391 de 2005, reconoce la importancia estratégica del proyecto vial Rumichaca – Pasto – Chachagüí y recomienda su desarrollo a través del sistema de concesión, para lo cual el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Concesiones – Inco, estructuraron y adjudicaron el corredor en el año 2006.

Igualmente, el Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES mediante documento 3609 de 14 de septiembre de 2009 declaró de importancia estratégica el proyecto “Desarrollo Vial del Sur de Colombia” que comprende los corredores Tumaco – Pasto – Mocoa,

¹ Política Integral de Infraestructura Vial

incluida la construcción de la variante de San Francisco – Mocoa, y Aeropuerto (Cano) – Mojarras – Popayán, de conformidad con la Ley 819 de 2003 y el Decreto 4730 de 2005.

En este contexto, se han realizado importantes avances para llevar a cabo la construcción de la Variante San-Francisco-Mocoa, con lo cual y después de contar con la valiosa asistencia técnica de la Banca Multilateral se obtuvo en diciembre de 2008 la Licencia Ambiental para la construcción de la variante por parte del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

III. JUSTIFICACIÓN

El corredor vial Pasto – Mocoa tiene un importante papel en el corto y mediano plazo, dada su función de conectividad transversal de las tres principales troncales del país desde el macizo Colombiano. Por esta razón juega un papel importante desde el punto de vista regional - local, nacional e internacional, pues constituye la comunicación entre los departamentos de Nariño y Putumayo, facilita la comunicación de estos departamentos con el interior del país, permite el transporte entre el occidente colombiano y la amazonía (facilitando la utilización de los puertos del Pacífico como Buenaventura y Tumaco) y desde una perspectiva internacional, está vinculada con los Corredores Amazónico y Eje Troncal Andino.

Es importante mencionar que la vía existente, construida en los años treinta, cuenta con muy bajas especificaciones geométricas (fuertes pendientes y en algunos tramos un solo carril), tiene una alta y severa accidentalidad, y no permite aprovechar las opciones de transporte mencionadas, por lo que representa una seria limitante para el desarrollo regional.

Como solución a estas dificultades, la construcción de una variante de 45,6 km entre San Francisco y Mocoa con mejores especificaciones geométricas y 22.4 km menos de longitud que la vía de 78 kms actualmente existente, ofrecerá a los usuarios diferentes opciones de movilidad para el transporte y la comunicación de la región Nariño - Putumayo con el resto del país, así como para el transporte internacional entre Colombia y Ecuador

Por otro lado, con la construcción de la variante se generarán beneficios económicos regionales, nacionales e internacionales de corto y largo plazo. En la región del proyecto,

ayudará a crear valor económico (medido a través del aumento del tráfico y otros beneficios asociados del uso de una vía más rápida y más segura) y a mejorar la defensa de los derechos de propiedad de la población en la región. Las manifestaciones más visibles de esta vía serán la mayor integración con el resto del país y la posibilidad de potenciar exportaciones desde la región y como pivote de interconexión entre el sur, el centro y el norte del país. En el entorno nacional e internacional, el proyecto reducirá el espacio de maniobra de las actividades ilegales, contribuyendo en el largo plazo a reducir los gastos de seguridad y a recuperar una parte de la tasa de crecimiento del PIB.

Es importante resaltar los beneficios esperados para la población, teniendo en cuenta el bajo desarrollo de la región y el aislamiento del resto del país. La construcción de la variante como proyecto ambiental y social sostenible, incluye la financiación de una estrategia para la vinculación de la Comunidad a la conservación de las áreas de manejo, como parte de un plan de mejoramiento de la calidad de vida de la población directa e indirectamente afectada por la variante. Esta estrategia incluye entre otros: i) Programas de generación de proyectos productivos sostenibles (implementación de proyectos productivos y fortalecimiento sociocultural y en educación ambiental y congestión); ii) Programas de Integración Turística Regional y Ecoturismo (Integración turística regional y ecoturismo, construcción de puntos de control ambiental de la reserva, educación ambiental y promoción de proyectos ecoturísticos); iii) Manejo de Comunidades Ubicadas en el Derecho de Vía (adquisición de predios, relocalización y compensación de familias ubicadas en el Derecho de Vía); y iv) Plan de Apoyo a las Comunidades Indígenas (apoyo a proyectos prioritarios como zona minera indígena, mesa de trabajo con comunidades, fortalecimiento de cabildos, construcción y remodelación de cabildos indígenas de la zona, proyectos etno-turisticos de etno-educación y etno-salud con los cabildos y apoyo a desarrollo de planes integrales de vida).

A través de otras estrategias del Plan de Manejo Ambiental y Social Integrado y Sostenible - PMASIS, se implementarán otras actividades con impactos asociados al mejoramiento de la calidad de vida la población de la zona tales como la construcción de un parque temático del Agua en afueras de Mocoa, participación de la comunidad en el monitoreo, seguimiento y evaluación de la biodiversidad y veedurías ambiental y de participación ciudadana.

IV. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

En el periodo 2010 – 2016 se ejecutará la construcción de la Variante San Francisco – Mocoa la cual tiene como fin mejorar las especificaciones viales y el nivel de servicio del corredor vial Tumaco – Pasto – Mocoa. La carretera Pasto – Mocoa actualmente tiene una longitud aproximada de 144 Kilómetros y se espera que una vez finalizado el proyecto su longitud se reduzca a 117 Kilómetros.

La construcción de la Variante San Francisco-Mocoa contempla los siguientes componentes:

- **Obras civiles e interventoría de obras.** Incluye la construcción de 45.6 kilómetros de vía, incluyendo la adquisición de las áreas requeridas para ello, la prevención y mitigación de los impactos directos causados por las obras, administración, imprevistos, utilidad, impuestos, reajustes, interventorías y gerencia asociados.

El proyecto contempla adicionalmente obras de control de aguas subterráneas, en una longitud de 20.89 kilómetros, la construcción de 9.6 kilómetros de muros, 49 puentes con una longitud equivalente a un total de 2.78 Km y atención de sitios críticos (gaviones, disipadores, alcantarillas y box-couvert) en una longitud de 12.8 km.

- **Plan de Manejo Ambiental y Social Integrado y Sostenible (PMASIS).** Incluye los estudios, construcción de obras y adquisición de bienes exigidos requeridos para cumplir con las medidas de compensación por la construcción de la variante San Francisco-Mocoa y las medidas de seguimiento y monitoreo durante su operación, en cumplimiento a los requisitos de la Licencia Ambiental.

Considerando la complejidad de la zona en la cual se desarrollará la construcción de la variante se requiere un avance progresivo por cada frente, por lo cual por rendimientos tanto con obra y equipo, el proyecto se desarrollará en dos fases en un periodo de 7 años.

Fase 1:

En la primera fase del proyecto se realizará la construcción a nivel de afirmado de la totalidad de la vía en calzada sencilla y se atenderán todos los costos ambientales de acuerdo con los requisitos establecidos en la licencia ambiental. Incluye la construcción de viaductos, movimiento de tierras, estructura de afirmado y requerimientos ambientales.

Fase 2 (2014-2017):

En esta etapa se terminará la estructura de pavimento, señalización y continuación de las obras varias. Adicionalmente se contemplan los costos de conservación y mantenimiento de la variante.

Es importante mencionar que la autorización solicitada al CONPES mediante este documento hace referencia a la financiación de la FASE I del proyecto.

V. FINANCIAMIENTO

i. Justificación de la Fuente de Financiación

La Banca Multilateral, como parte de su labor en el país, realiza un acompañamiento a la ejecución de las políticas públicas que propenden por el desarrollo económico y social. Para ello, dispone de variados instrumentos de apoyo que van desde el financiamiento de programas y proyectos hasta el otorgamiento de asesorías y acompañamiento técnico en temas como el fortalecimiento institucional, la transferencia de tecnología y la realización de estudios complementarios para la toma de decisiones de política y la ejecución de proyectos.

En este contexto, una de las políticas que la Banca Multilateral ha apoyado permanentemente está asociada al mejoramiento de la infraestructura como parte de la estrategia de fortalecimiento de la conectividad y la competitividad nacional. Es así como la Nación ha realizado operaciones de crédito con los Organismos Multilaterales para el financiamiento de programas de infraestructura que le han significado al país la ejecución de obras de gran impacto social y económico.

Es importante resaltar, como se mencionó anteriormente, la Asistencia prestada por la Banca Multilateral para la preparación del proyecto objeto de este documento, en la realización y acompañamiento técnico en el proceso de actualización de diseños de ingeniería y elaboración de diversos estudios, entre los cuales se destaca la actualización y complementación del Estudio de Impacto Ambiental.

Desde el punto de vista del financiamiento, los plazos ofrecidos por la Banca Multilateral son mayores a los ofrecidos en el mercado doméstico y los costos asociados al financiamiento son competitivos.

De esta forma, es posible contar con un financiamiento de largo plazo, acorde con los tiempos de ejecución del proyecto. Además, las líneas de financiamiento a proyectos otorgadas por la Banca Multilateral pueden incluir recursos no reembolsables que otorgan valor agregado y contribuyen al inicio y desarrollo adecuado de los proyectos.

ii. Costos del Proyecto

El costo total de la Fase I y II del proyecto es de \$585.076 millones de pesos de 2009. Sin embargo, como ya se mencionó, el presente documento solicita el concepto favorable del CONPES para la financiación de la Fase I, la cual se estima en \$ 383.019 millones de pesos de 2009.

En este sentido, los recursos de crédito solicitados financiarán las necesidades de recursos para la Fase I del proyecto, conforme el Aval Fiscal emitido por el CONFIS², como se muestra a continuación:

² En cumplimiento de los artículos 21 y 23 del Decreto 4730 de 2005, el Consejo Superior de Política Fiscal – Confis, en la sesión del día 24 de 2009, evaluó y avaló fiscalmente la ejecución del proyecto que se presenta en este documento.

NECESIDADES DE VIGENCIAS FUTURAS							
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Vigencias Futuras(COP millones Corrientes)	25.000	60.000	60.000	85.000	80.000	70.000	70.000

Teniendo en cuenta lo anterior, las necesidades de recursos de crédito externo se presentan a continuación:

Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL USD
Vigencias Futuras(COP millones Corrientes)	25.000	60.000	60.000	85.000	80.000	70.000	70.000	
Necesidades USD (Millones)	11	27	27	38	36	32	32	203

Tasa de Cambio Utilizada: 2221,96. TRM Promedio 2009, Supuestos Macroeconómicos MHCP

De esta manera, se estiman necesidades de recursos por un monto de USD 203 millones para la primera fase, los cuales se dividirán en dos operaciones de crédito. Una primera operación por USD 53 millones y una segunda por USD 150 millones.

La primera operación financiará el componente Manejo Ambiental y Social, así como la construcción de 9,7 kms de la vía, distribuidos en dos frentes de obra desde los puntos extremos en Mocoa y San Francisco, hacia el punto intermedio de interconexión de dichos frentes.

En estos frentes se adelantarán todas las actividades necesarias para garantizar la estabilidad de la vía incluyendo excavaciones, construcción de muros y obras de estabilización de taludes, puentes, obras hidráulicas, rellenos, pedraplenes, sub-base y base granular, instalación de base asfáltica MDC1, cunetas, señalización vertical y barandas metálicas de seguridad.

La segunda operación de crédito por USD 150 millones terminará de financiar lo correspondiente a la Fase 1 del proyecto y se estima que dichos recursos se requieran desde el año 2012.

iii. Programación de Desembolsos

A continuación se presenta la programación de desembolsos prevista para el periodo 2010-2016:

Para la primera operación de crédito por USD 53 millones:

PROGRAMACIÓN DE DESEMBOLSOS				
Año	2.010	2011	2012	Total
Recursos a Desembolsar COP	25.000	60.000	32.000	117.000
Recursos a Desembolsar USD	11	27	15	53

Para la segunda operación de crédito por USD 150 millones:

PROGRAMACIÓN DE DESEMBOLSOS						
Año	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Recursos a Desembolsar COP	28.000	85.000	80.000	70.000	70.000	333.000
Recursos a Desembolsar USD	12	38	36	32	32	150,00

Total primera fase:

PROGRAMACION DE DESEMBOLSOS								
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
COP Corrientes (Millones)	25.000	60.000	60.000	85.000	80.000	70.000	70.000	450.000
USD (Millones)	11	27	27	38	36	32	32	203

VI. ESQUEMA INSTITUCIONAL

La celebración de las operaciones de crédito público estará en cabeza de la Nación a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Transporte. El Invías, a través de la Gerencia de Grandes Proyectos será el organismo ejecutor del proyecto, la cual cuenta con la capacidad e idoneidad necesaria para la ejecución del mismo.

VII. RECOMENDACIONES

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

1. Emitir concepto favorable a la Nación para contratar empréstitos externos con la Banca Multilateral por un valor de hasta US\$203 millones o su equivalente en otras monedas, destinados a financiar parcialmente la Construcción de la Variante San Francisco-Mocoa (Fase I).
2. Solicitar al Ministerio de Transporte y al INVIAS adelantar las gestiones necesarias para la aprobación de las correspondientes vigencias futuras.
3. Solicitar al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, al Departamento Nacional de Planeación, al Ministerio de Transporte y al INVIAS, adelantar los trámites y gestiones necesarias para la concreción de la operación de crédito, una vez se cuente con las correspondientes vigencias futuras.
4. Solicitar al Ministerio de Transporte y al INVIAS, programar los recursos previstos para la ejecución del proyecto dentro de las cuotas de inversión aprobadas en el Marco de Gasto de Mediano Plazo.
5. Solicitar al Ministerio de Transporte y al INVIAS realizar los procedimientos de adquisición y contratación de los bienes, obras y servicios objeto del presente documento conforme a las normas y procedimientos establecidos por la Banca Multilateral.
6. Solicitar al Ministerio de Transporte y al INVIAS no adelantar el proceso licitatorio hasta tanto no se encuentre la operación de crédito firmada.