

PERFIL DE COOPERACION TECNICA
PREPARACIÓN DEL PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL
CORREDOR VIAL PASTO - MOCOA
22 DE JUNIO DE 2006
(CO- T1038)

I. Información General

País: Colombia

Título del Proyecto/Número: Preparación del Programa de Infraestructura Regional – Corredor Vial Pasto– Mocoa (CO-T1038)

Equipo de Proyecto: Vera Lucía Vicentini, Jefe de Equipo (RE3/FI3); Rodolfo Huici (RE3/FI3), José Ramón Gómez (RE3/FI3); Carlos Tamayo (RE3/FI3); Isabel Cardona (RE3/FI3); Alejandro Fros (COF/CCO).

Fecha de la solicitud: 22 de marzo de 2006

Agencia Beneficiaria: Ministerio de Transporte / INVIAS

Agencia Ejecutora: Ministerio de Transporte / INVIAS

Fuente de Financiamiento:

BID (Fondo IIRSA):	1.200.000
Contraparte Local:	300.000
Total:	1.500.000

Responsabilidad Técnica y Básica: RE3/FI3

Fechas Tentativas: Loan Committee/EVP 08/24/2006
DIR/PRE 09/20/2006

II. Antecedentes y justificación

2.1 El Gobierno de Colombia (GdC), buscando desarrollar el sur del país a través de la integración comercial y económica con los países vecinos y la facilitación del acceso al Pacífico, ha priorizado, en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)¹, el proyecto "Corredor de Transporte Intermodal Tumaco – Pasto– Mocoa- Puerto Asís- Belem do Pará", el cual hace parte del Eje del Amazonas.

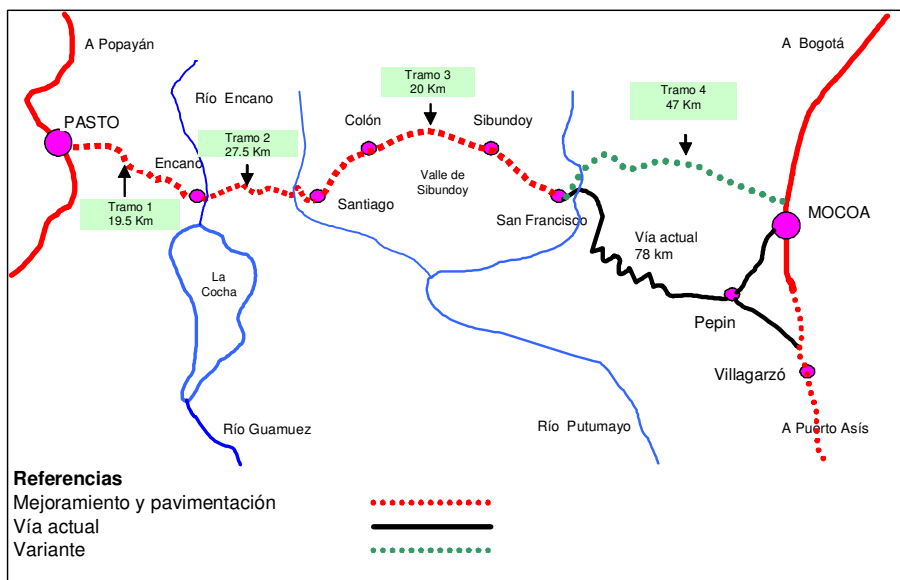
2.2 El aislamiento interregional entre los departamentos de la frontera sur colombiana de Nariño, Putumayo y Amazonas, y de éstos con el resto del país, ligado a las limitadas posibilidades de desarrollar alternativas productivas rentables, la débil presencia

¹ IIRSA fue creada en el año 2000 durante el primer Encuentro de Presidentes Suramericanos con el objetivo de promover el desarrollo de la infraestructura de integración regional para así aumentar la competitividad y generar un desarrollo socioeconómico sostenible y equitativo en la región.

institucional y el bajo nivel de competitividad del sector primario, han contribuido a convertir esta región en un escenario donde proliferan las actividades ilícitas, con altos índices de violencia en sus diferentes manifestaciones. Paradójicamente, esta misma región tiene una envidiable posición geoestratégica por su vecindad con Ecuador, Perú y Brasil y por ser parte integral de las Cuencas Pacífica y Amazónica, cuya integración es fundamental; es en este contexto que el Corredor Tumaco – Pasto – Belem do Pará adquiere una relevancia significativa.

2.3 El corredor intermodal consta de segmentos viales y fluviales, así como de infraestructuras portuarias marítimas y fluviales. **El trayecto carretero** corresponde a la vía Tumaco – Pasto – Mocoa – Puerto Asís, del cual el 67% se encuentra en terreno ondulado y el restante 33% en zona montañosa que corresponde a la travesía de los Andes. **El primer tramo**, correspondiente a la vía Tumaco – Pasto, con 284 km, presenta buenas condiciones técnicas y diseño geométrico; sus últimos 38 km forman parte de la carretera Panamericana contemplada dentro de un contrato de concesión hasta la frontera con Ecuador.

2.4 El GdC ha priorizado **el segundo tramo** – la vía Pasto – Mocoa, con 142 km de extensión, en su ‘Plan de Expansión de la Red Nacional de Carreteras’ y ha solicitado el apoyo técnico y financiero del Banco para la preparación e implementación del proyecto (ver carta solicitud en anexo). La vía Pasto – Mocoa está dividida en cuatro tramos Pasto – Encano; Encano – Santiago; Santiago – San Francisco; San Francisco – Mocoa, conforme se presenta en el gráfico, y se prevé el desarrollo del proyecto en dos fases:



- (i) la fase I comprende la rehabilitación de los 67 km correspondientes a los tres primeros tramos, de Pasto hasta San Francisco, incluyendo la pavimentación de 27 km, correspondientes al segundo tramo, Encano – Santiago, que aún no se encuentran pavimentados; **dicha fase se desarrollará en 2 años, a partir de 2006, tiene un valor estimado de US\$40 millones y se realizará con recursos ordinarios;** y
- (ii) la fase II comprende la construcción de la variante San Francisco – Mocoa de 47 km de longitud, prevista para iniciar en enero de 2008, con un costo estimado de US\$150 millones y que se realizará con crédito externo, razón por la cual el GdC ha solicitado el apoyo del Banco.

2.5 En el área de influencia de la vía Pasto - Mocoa se encuentran ecorregiones estratégicas de alta biodiversidad, sensibilidad ambiental y geológica como el Páramo de Bordoncillo, el Cerro de Patascoy, el Lago Guamés o Laguna de La Cocha (sitio RAMSAR) y la Reserva Forestal protectora de la cuenca alta del río Mocoa; además se encuentran las comunidades indígenas Quillacinga "Refugio del Sol", Inga de Santiago y los campesinos mestizos de El Encano y Alto Sibundoy.

La variante San Francisco - Mocoa

2.6 El trazo actual del tramo San Francisco – Mocoa, con 78 km de longitud, se localiza en un área geológicamente inestable, con la presencia de fallas, serias deficiencias geométricas y pendientes transversales mayores a 70 grados, lo que genera considerables deslizamientos de tierra en época de lluvias que paralizan la vía durante varios días en sectores donde el ancho de banca es de 3 m. Asimismo, las deficiencias en los trazados de las curvas y la banca estrecha, que solamente permite el pasaje de un coche a la vez, ocasionan innúmeros accidentes fatales que la hacen ser conocida como la "*carretera de la muerte*". El Instituto Nacional de Vías (INVIAS) ejecuta el mantenimiento de la vía mediante acciones destinadas a posibilitar su transitabilidad en condiciones precarias, ya que acciones de mejoramiento son ineficientes por los problemas ya descritos.

2.7 La alternativa de construir la variante surge de los acuerdos entre el GdC y los dirigentes del movimiento cívico que tuvo lugar en el departamento de Putumayo en 1996. Los primeros estudios de trazado realizados consideraban la variante sobre la margen izquierda del río Mocoa, pero esta alternativa tuvo que ser descartada por los impactos ambientales. En 1999, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT) aprobó un estudio de alternativas de traza elaborado por la consultora Hidromecánicas Ltda. que recomendó la alternativa denominada "Hidromecánicas - Ladera sur del río Mocoa o margen derecha aguas abajo", con 47 km de extensión.

2.8 En 2002, INVIAS desarrolló, a través de Consultoría Colombiana SA, los estudios de ingeniería Fase III (diseños finales de ingeniería) para la construcción de la variante en la traza aprobada y el respectivo Estudio de Impacto Ambiental (EIA). Sin embargo, dentro del trámite para la aprobación de la Licencia Ambiental, en 2005, el MAVDT solicitó la complementación del EIA en temas tales como evaluación de los impactos de los 44 puentes y viaductos, botaderos y uso de explosivos en zonas ambientalmente sensibles; asimismo solicitó profundizar el análisis de la demanda de recursos naturales del proyecto frente a la oferta natural de la zona; medidas específicas de control ambiental durante las obras; planes de contingencia; impactos en comunidades indígenas; mecanismos de participación; demanda de mano de obra requerida por el proyecto; desplazamiento de comunidades por la construcción del proyecto y programas de compensación. Vale resaltar que tanto el contenido del EIA, como los requerimientos para su complementación, se refieren principalmente a la prevención y mitigación de impactos potenciales durante la construcción.

2.9 El trazo actual de la variante, a pesar de haber sido considerado el más favorable del punto de vista ambiental de acuerdo con los estudios realizados, requiere cuidados especiales en su diseño, ejecución y operación, pues cruza la Reserva Forestal

protectora de la cuenca alta del río Mocoa, con un área de 34.600 hectáreas, que no está debidamente delimitada ni cuenta con un Plan de Manejo. Por otro lado, desde el punto de vista social/cultural, el área de influencia del proyecto se caracteriza por la presencia de los grupos indígenas Ingás y Kamsá. Sin embargo, de acuerdo con la información disponible, su implementación no afectará directamente resguardos indígenas ni sitios de importancia cultural. Previo a la preparación de este perfil se han realizado consultas preliminares, a nivel de entidades representativas de dichas etnias, lo que permite prever que aparentemente no habría resistencias por parte de estos grupos a la construcción de la variante San Francisco – Mocoa.

- 2.10 Considerando que se prevé el inicio de su construcción en el primer trimestre de 2008, INVIAS deberá licitar en el próximo mes de agosto la actualización y complementación del EIA existente, en conformidad con los requerimientos del MAVDT, y de los estudios Fase III, incluyendo el diseño final de los 44 puentes y viaductos.

III. Descripción y Objetivos

3.1 El objetivo de esta cooperación técnica (CT) es apoyar el desarrollo de los estudios ambientales, socioculturales y económicos complementarios que se requieran para atender a los requerimientos del MAVDT y las Políticas del Banco²; los estudios deben considerar la implementación de la variante en un contexto integrado de desarrollo sostenible de región y de maximización de los beneficios para las poblaciones locales, incluyendo entre otros:

- (i) la revisión y complementación del EIA considerando 3 niveles de áreas de estudio: (a) suprarregional, referida al corredor Intermodal Tumaco- Pasto – Mocoa – Belem do Pará en lo que se refiere a un nivel estratégico de los potenciales impactos indirectos, acumulativos y sinérgicos; (b) el área de influencia indirecta abarcando toda la extensión de la vía Pasto – Mocoa; y (c) el área de influencia directa a lo largo de la traza de la variante. En ella, el estudio deberá enfatizar, entre otros, el manejo adecuado de la Reserva Forestal de la alta cuenca del río Mocoa y otras áreas sensibles, el patrimonio arqueológico y, de ser aplicable, el reasentamiento de población a ser desplazada.
- (ii) estudio sociocultural de las comunidades nativas, incluyendo la realización de consultas comunitarias y, de ser necesario, un plan específico de mitigación de impactos y potencialización de oportunidades de desarrollo; y
- (iii) estudio de factibilidad económica, incluyendo un análisis de los posibles desvíos de tránsito, principalmente de vehículos pesados, desde la carretera Panamericana hacia la Marginal de la Selva, dados los esperados reducción de tiempo y distancias de viaje.

IV. Costo y financiamiento

² En especial las salvaguardias incluidas en las siguientes políticas: Medio Ambiente (OP-703); Reasentamiento Involuntario (OP-710); Pueblos Indígenas (OP – 765); Disponibilidad de Información (OP-702); y Desastres naturales e Inesperados (OP – 704).

4.1 El costo de esta Cooperación Técnica es de U\$1.500.000 (un millón quinientos mil dólares). El Fondo de Cooperación para el apoyo de Iniciativas Regionales de Integración en Infraestructura financiará U\$1.200.000 y los US\$300.000 corresponderán a la contrapartida del GdC.

V. Agencia ejecutora y estructura de ejecución

La agencia ejecutora de esta cooperación técnica será el INVIAS; éste está adscrito al Ministerio de Transporte y fue creado en 1994 con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio. Tiene por objeto ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación y es el responsable de la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte.

VI. Aspectos Especiales

INVIAS, conforme fuera requerido por el MAVDT (¶2.8), deberá contratar, antes de agosto próximo, los estudios complementarios de ingeniería Fase III (diseño final) y la complementación del EIA de la variante San Francisco - Mocoa. Uno de los aspectos principales a considerar en la presente CT es la diferenciación clara de los alcances de los estudios ambientales y socioculturales a ser contratados por INVIAS y de los estudios a ser desarrollados en el ámbito de la presente CT, de modo de no duplicar actividades. Este riesgo será mitigado mediante la constitución de un grupo técnico para discusión y consolidación de los TdR aplicables a estas contrataciones, del que participarán INVIAS, DNP, MT y el Banco y su equipo de consultores.

VII. Plan de Acción

El Banco ha contratado tres consultores especializados en los temas de ingeniería, ambiental y sociocultural, para: (i) analizar los estudios e información disponible; (ii) realizar visitas de campo y consultas preliminares con algunas de las principales partes interesadas ("*stakeholders*"); y (iii) desarrollar los términos de referencia detallados para la realización de los estudios técnicos, ambientales y sociales a ser financiados con los recursos de la presente CT.

Se prevé que el Plan de Operaciones será enviado para la aprobación del Directorio en septiembre del presente año.

VIII. Estrategia Ambiental y Social

Esta CT no genera impactos ambientales y sociales negativos directos. La CT financiará los análisis ambientales, socioculturales y económicos requeridos para garantizar una

implementación armónica y socioambientalmente sostenible de la variante San Francisco – Mocoa, conforme fuera explicado en ¶3.1. Los lineamientos que se utilizarán para el desarrollo de los estudios serán la legislación nacional y las políticas del BID, principalmente las nuevas Políticas Ambiental y de Salvaguardias y de Pueblos Indígenas, la de Reasentamiento Involuntario y la de Disponibilidad de Información.

El CESI revisó este Perfil en la reunión 26-06, de 30 de junio de 2006, y como próxima acción solicitó que se envíen los Términos de Referencia de los estudios ambientales para revisión del Comité.

.