

ENCUENTRO NARIÑO, CONSTRUYENDO PARA CONECTAR EL PACÍFICO

Pasto, 11 de noviembre de 2016

Conclusiones

Palabras de bienvenida

- Marcela Prieto Botero. Directora General Foros Semana

Vemos con gran preocupación la situación financiera de las concesionarias, las entidades bancarias y el sistema de participación para infraestructura. Los bancos han venido asumiendo los riesgos de proyectos de infraestructura sobrevalorados para los que el fondo de contingencias no dará abasto.

Para los privados, asumir los altos costos y los riesgos de los proyectos los ha obligado a endeudarse para así cumplir con las condiciones de las entidades bancarias.

Y por último, para el estado llegará un punto en el que el descuadre de las cuentas será tan alto que no habrá respaldo suficiente para dar tranquilidad a los inversionistas.

Este escenario es real y en nariño lo estamos viviendo. la autopista pasto -rumichaca es una obra que permitirá tener conexión con el sur del país y, a su vez, con Ecuador, lo que dinamizará la economía binacional y de la región. este corredor reducirá de 2 horas a 1 hora, el tiempo de recorrido entre pasto y la frontera con Ecuador, que se traduce en beneficios para todos los sectores del departamento. sin embargo, ha sufrido por problemas de financiamiento.

- Mauricio Lizcano Arango. Presidente Senado de la República de Colombia

El departamento cuenta 6500 km² 12% condiciones óptimas de pavimentación.

El Puerto de Tumaco da la oportunidad para que el departamento se conecte con el resto del país y el exterior (específicamente la Alianza del Pacífico), y es el puerto de exportación de petróleo más importante del Pacífico.

Es necesario desarrollar una malla vial óptima para posicionar al departamento como uno de los más grandes exportadores de Colombia.

- Camilo Romero. Gobernador de Nariño

El departamento de Nariño quiere posicionarse como la bisagra que conecta la región. La visión centralista excluye la región y no tiene en cuenta su importancia geoestratégica en el continente y el país.

La veeduría ciudadana es el pilar del gobierno abierto, y es fundamental ese seguimiento para garantizar que las concesionarias hagan lo que se pactó.

Es importante presionar para que se cumpla lo prometido, y que la vía a Popayán sea una realidad. La necesidad de conectar el sur del país, teniendo en cuenta que es una necesidad de los 4 departamentos que componen la región pacífica.

Los países de la alianza del pacífico tienen 10 puertos y Colombia tiene solo el de Tumaco. El país se merece al menos dos puertos más para el Pacífico apostándole a la potencialidad de la región haciendo competitivo el sur del país.

- Pedro Vicente Obando. Alcalde de San Juan de Pasto

Los nariñenses necesitan mostrar sus necesidades y es fundamental el apoyo de entidades como el Senado para que las voces de los más alejados sean escuchadas.

La conectividad del Departamento es necesario que sea priorizada. Es una solicitud expresa de Nariño y no es sólo del departamento. El cono sur del continente se conecta por la vía Panamericana, sin embargo esta vía no está construida aún en Nariño. El departamento se ha visto excluido y es necesario priorizar estos proyectos de interés nacional y continental. Si hay un lugar donde se deben cerrar las brechas de la desigualdad es Nariño.

Conferencia: Desarrollo, Conectividad e Infraestructura en el Pacífico

- Dimitri Zaninovich. Viceministro de Infraestructura

Los proyectos de conectividad no pueden ser planeados en ciclos de corto plazo.

San Francisco-Mocoa conecta Nariño con el Putumayo y que cuesta 477 mil millones. Sin embargo es necesaria una inversión adicional de 1.3 billones para rodear el parque natural que allí se encuentra.

Rumichaca-Pasto-Chachaguí, que está en un tribunal por demandas en el Consejo de Estado con Devinar, costó 471.957 millones de pesos.

Concesión Pasto-Rumichaca debe estar iniciando obra en diciembre. El concesionario propone cambio de trazado con 3 carriles en ambos sentidos (6 carriles en total) que está abierto para el debate.

Para las consultas previas es importante la unidad de las entidades para agilizar el proceso.

La concesión Mojarras-Popayán era un proyecto de la 3ra ola de 4G, sin embargo, requiere una variante que se llevará una gran porción de la bolsa de recursos disponibles para el proyecto.

La Concesión Pasto-Chachaguí, de iniciativa privada, busca terminar las obras que dejó Devinar.

Invías tiene 2 proyectos: la Circunvalar del Galeras estará para marzo de 2018.

Rumichaca - variante sur de Ipiales tiene una inversión de 29 mil millones de pesos.

Los contratos Plan Nariño han sido mecanismos para potenciar la conectividad departamental y que entregarán resultados para vías secundarias del departamento.

Las vías terciarias son claves y representan 142 mil km de malla vial en mal estado. Estas vías conectan las zonas rurales más pobres y más alejadas del departamento, no intervenirlas se puede traducir en más pobreza. Si a esa situación le sumamos la presencia de cultivos ilícitos, la minería ilegal y el conflicto armado, vemos que están en el núcleo del conflicto y la ilegalidad. Con buenas vías

llega la oferta del Estado, se reducen las brechas de pobreza y se crean oportunidades de comercialización.

El Plan Maestro de Transporte Intermodal es una herramienta de planeación que posiciona la logística y aprovecha la ubicación de Pasto para convertirlo en un centro logístico para la región.

Mesa Activa: Desarrollo de Proyectos 4G en Nariño

- Dimitri Zaninovich. Viceministro de Infraestructura

Son 4 proyectos para enfocar esfuerzos del Gobierno central más red de vías terciarias y secundarias. A San Francisco-Mocoa le faltan 1.3 billones de pesos que pueden conseguirse por medio de nuevas fuentes de ingreso o la reforma tributaria.

Es necesario, antes de comprometer recursos en un Conpes para infraestructura, pensar en capacidad financiera del Estado para invertir.

- Mario Viteri. Secretario de Planeación de la Gobernación de Nariño

La estrategia es empezar a pensar en la planeación de Nariño como foco de desarrollo e integración regional. Pensar en alternativas de conectividad por otros departamentos como el Huila, sopesando el costo-beneficio de proyectos como San Francisco-Mocoa.

El mantenimiento de las vías debe ser tenido en cuenta por los privados que vayan asumir las nuevas concesiones.

- Diego Olegario. Secretario de Infraestructura de la Gobernación de Nariño

Es importante pensar en conectar Popayán pasto y recolectar información sobre estado de vías terciarias y secundarias en el Departamento.

La falta de información acrecienta el descontento de la población.

- Pedro Vicente Obando. Alcalde de San Juan de Pasto

Las vías terciarias en Nariño están en pésimo estado que son las que transportan los alimentos y productos al resto del país.

La inversión en el aeropuerto es una cuestión de voluntad política ya que Nariño tiene los tiquetes más costosos del país y el aeropuerto más complejo.

Colombia se va a ver beneficiada con la inversión en infraestructura de la costa Pacífica. Es fundamental la unidad de la bancada nacional para impulsar estas necesidades. Para el turismo será fundamental la inversión en la vía Panamericana.

- Antonio Navarro Wolff. Senador de la República. Partido Alianza Verde

Fraccionar las partidas para financiar el déficit del proyecto San Francisco-Mocoa apoyado con un documento Conpes. Este proyecto beneficiará la integración económica y reducirá los tiempos.

Las comunidades deben ser tenidas en cuenta para la presentación de proyectos ya que éstos las afectan directamente. Consultas Previas

- Susana Correa. Senadora de la República. Centro Democrático

La competitividad de país en la región del sur es algo que debemos priorizar. El puerto de Tumaco no tiene la infraestructura y la logística para responder a actividades comerciales competitivas.

Las vías secundarias y terciarias son la columna vertebral de las economías agropecuarias y no pueden seguir siendo trochas destapadas.

Déficit fiscal es altísimo y preocupa lo que le va a costar al departamento el posconflicto. Hay posibilidad de que alguno de los proyectos se manejen como la concesión Buga-Buenaventura?

Para obras públicas no hay recursos. Pero los peajes en iniciativas privadas se vuelven indefinidos, no hay un retorno de recursos para el Estado. Para eso se está diseñando una Ley de Peajes que controle el tema.

Se deben poner condiciones para las Consultas Previas ya que hay mafias de la consulta para parar los proyectos de infraestructura.

- Manuel Mesías Enríquez. Senador de la República. Partido de la U

El proyecto San Francisco-Mocoa no se puede dejar sin financiamiento porque es la vía que desbloquee el departamento en caso de manifestaciones o bloqueos a la vía panamericana.

Tumaco tiene mayores índices de pobreza y 25 mil hectáreas de coca. Esa región no se puede perder y para rescatarla se debe invertir en ella y en su puerto.

Nariño tiene el problema del desabastecimiento de combustible que en últimas afecta la competitividad, el atractivo para inversión y la economía local.

Las APP han funcionado en el país pero no hay proyectos lo suficientemente estructurados y madurados para ser financiados por APP.

El Gobierno está en mora de presentar un proyecto para reglamentar la Consulta Previa porque se está convirtiendo en una talanquera para frenar las obras.

- Myriam Alicia Paredes Aguirre. Senadora de la República. Partido Conservador

Parte de la estrategia es la unidad regional. Las inversiones a través de contrato plan se logran gracias a la experiencia del pasado y el trabajo conjunto de los diferentes sectores.

Gracias al contrato plan se lograron 2 vías secundarias muy importantes. El contrato se está venciendo. Tenemos que pensar en el contrato paz, allí se incluyen vías importantes que hacen parte de las vías secundarias.

Documento conpes para financiar de 7-10 años los proyectos de infraestructura.

Unidad regional de la región del Pacífico para hacer fuerza en el nivel central y lograr la atención del nivel central.

- Nelson Peña Caicedo. Presidente de la Asociación Nariñense de Ingenieros

Se debe tener en cuenta la parte técnica de los proyectos para no tener tropiezos posteriores. Los diagnósticos deben ser rigurosos en aras de evitar que se sigan cometiendo los mismos errores. Preocupan los proyectos que están dentro del Contrato Plan porque no hay información sobre sus avances y sus estados, teniendo en cuenta que se sabe que no están avanzando como debería.

Se propone pensar en un crédito para obras que se pague con vigencias futuras.

Las consultas previas no están restringidas por tiempo y pueden frenar los proyectos por muchos años.

Conclusiones

Se deben pensar en plan ABC para responder a los desafíos en términos de financiación.

Adicionalmente, es importante tener en cuenta los impactos sociales, ambientales y económicos de los proyectos.

En aras de apalancar recursos se puede pensar en un documento conpes para financiar de 7-10 años los proyectos de infraestructura.

Se propone pensar en un crédito para obras que se pague con vigencias futuras.

Las obras de infraestructura no se pueden dejar sin financiamiento porque desbloquearan el departamento en caso de manifestaciones o bloqueos a la vía panamericana.

Las vías terciarias en Nariño están en pésimo estado que son las que transportan los alimentos y productos al resto del país.