

# Documento CONPES

---

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



4106

## DECLARACIÓN DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA REGIONAL DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PARA EL MEJORAMIENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE LA REGIÓN LLANOS - DEPARTAMENTOS GUAVIARE, META, CASANARE Y GUAINÍA

Departamento Nacional de Planeación  
Ministerio de Transporte  
Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural

Bogotá, D.C., 01 de agosto de 2022

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL  
CONPES

**Iván Duque Márquez**  
Presidente de la República

**Marta Lucía Ramírez Blanco**  
Vicepresidenta de la República

**Daniel Palacios Martínez**  
Ministro del Interior

**Marta Lucía Ramírez Blanco**  
Ministra de Relaciones Exteriores

**José Manuel Restrepo Abondano**  
Ministro de Hacienda y Crédito Público

**Wilson Ruiz Orejuela**  
Ministro de Justicia y del Derecho

**Diego Andrés Molano Aponte**  
Ministro de Defensa Nacional

**Rodolfo Enrique Zea Navarro**  
Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural

**Fernando Rufz Gómez**  
Ministro de Salud y Protección Social

**Ángel Custodio Cabrera Báez**  
Ministro del Trabajo

**Diego Mesa Puyo**  
Ministro de Minas y Energía

**María Ximena Lombana Villalba**  
Ministra de Comercio, Industria y Turismo

**María Victoria Angulo González**  
Ministra de Educación Nacional

**Carlos Eduardo Correa Escaf**  
Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible

**Susana Correa Borrero**  
Ministra de Vivienda, Ciudad y Territorio

**Carmen Ligia Valderrama Rojas**  
Ministra de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones

**Ángela María Orozco Gómez**  
Ministra de Transporte

**Angélica María Mayolo Obregón**  
Ministra de Cultura

**Guillermo Herrera**  
Ministro del deporte

**Tito José Crissien Borrero**  
Ministro de Ciencia, Tecnología e Innovación

**Alejandra Botero Barco**  
Directora General del Departamento Nacional de Planeación

**Laura Pabón Alvarado**  
Subdirectora General de Prospectiva y  
Desarrollo Nacional

**Amparo García Montaña**  
Subdirectora General del Sistema General de  
Regalías

**Lorena Garnica De la Espriella**  
Subdirectora General de Descentralización y  
Desarrollo Territorial

**Yesid Parra Vera**  
Subdirector General de Inversiones,  
Seguimiento y Evaluación

## Resumen ejecutivo

El presente documento se elabora por solicitud del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural y describe las intervenciones orientadas al mejoramiento y la construcción de infraestructura de transporte en los departamentos de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía para el mejoramiento de la competitividad de la región de los llanos, que consisten en: (i) siete (7) proyectos de infraestructura vial terrestre a desarrollar en los departamentos de Meta, Guaviare y Casanare<sup>1</sup>; y (ii) un (1) proyecto perteneciente al modo aéreo dirigido al mejoramiento de la infraestructura del aeropuerto *César Gaviria Trujillo*, en el municipio de Inírida, Guainía. Estos proyectos, en conjunto, buscan fortalecer la conectividad y la competitividad de la Región Llanos a través de las intervenciones sobre la infraestructura de transporte en el modo carretero en Guaviare, Meta y Casanare, y en infraestructura aeroportuaria en Inírida, Guainía.

Es por eso que, el problema central que motiva la elaboración del documento es el insuficiente desarrollo de la conectividad y, en consecuencia, la baja competitividad, de la Región Llanos, asociado a limitaciones en el despliegue y cobertura de la red de infraestructura vial y aeroportuaria. Las deficiencias en la red de infraestructura de transporte regional se evidencian en la discontinuidad y niveles de servicio en la red de carreteras y la escasa capacidad del nodo aeroportuario de Inírida.

En ese sentido, las revisiones de la disponibilidad de infraestructura para el modo carretero ubican a los departamentos objeto de los proyectos mencionados en posiciones desfavorables en los indicadores de densidad vial, con valores por debajo de la media nacional. Similar es el caso del estado de la red vial en la región que hace evidente la necesidad de adelantar actividades de mejoramiento, teniendo en cuenta que esta situación se ha agravado por las condiciones climáticas, hidrográficas, orográficas y presupuestales de las entidades territoriales involucradas. En adición, las características propias de la geografía en Guainía hacen que la accesibilidad de este departamento dependa prácticamente de la conectividad aérea de su capital, Inírida, cuyo aeropuerto fue construido a mediados de la década de 1980.

Las condiciones descritas redundan negativamente en la productividad y la competitividad de los departamentos de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía al dificultar su integración económica con el resto del país dados los altos costos y tiempos de transporte, como se ve reflejado en el lugar que ocupan en la clasificación basada en el *Índice*

---

<sup>1</sup> Los proyectos del modo carretero incluyen el mejoramiento de tres ejes viales en Guaviare (que incidirán positivamente en su conectividad con el departamento del Meta), dos ejes viales y un puente vehicular sobre el Río Ariari en Meta, y un eje vial en Casanare (que incluye un puente vehicular sobre el Caño La Maporita).

*Departamental de Competitividad*, cuyos datos de 2022 muestran que los cuatro departamentos se encuentran en la segunda mitad de la tabla, ocupando las siguientes posiciones<sup>2</sup>: Guaviare, ocupa el lugar número 28; Meta, se ubica en el lugar número 17; Casanare, está en el lugar número 15 y, Guainía obtuvo el puesto 31. Del mismo modo, el *Índice Departamental de Innovación para Colombia*, muestra que los cuatro departamentos se encuentran en los grupos de desempeño *bajo y medio – bajo*, ocupando posiciones por debajo del promedio nacional, en todos los casos<sup>3</sup>.

Por lo tanto, con miras a facilitar la integración de los esquemas productivos regionales a la economía nacional, el acceso de los pobladores y visitantes a bienes y servicios, mejorar el goce efectivo de derechos como la salud, y en aras de responder a las necesidades de los territorios citados en materia social, económica, agropecuaria y de infraestructura vial, este documento somete a consideración del CONPES la declaración de importancia estratégica de los siguientes ocho (8) proyectos de inversión:

- (i) *Optimización del Eje Vial y Económico La Ganadera para la competitividad del Departamento del Guaviare*, con código del Banco Único de Proyectos de Inversión Nacional con código BPIN 2022000070010, formulado por la Gobernación de Guaviare.
- (ii) *Optimización del Eje Vial y Económico Nuevo Tolima para la competitividad del Departamento del Guaviare* con código BPIN 2022005950020, formulado por la Gobernación de Guaviare.
- (iii) *Optimización del Eje Vial y Económico Los Guarumos para la competitividad del Departamento del Guaviare* con código BPIN 2022005950019, formulado por la Gobernación de Guaviare.
- (iv) *Construcción puente vehicular sobre el Río Ariari para mejorar la intercomunicación terrestre entre las veredas del municipio de Fuente de Oro, Meta*, con código BPIN 2021005500205, formulado por la Gobernación de Meta.
- (v) *Mejoramiento de la vía que comunica la vereda El Trincho en el Municipio de Puerto Concordia hasta el Municipio de Mapiripán, en el Departamento del Meta*, con código BPIN 20211301010351, formulado por la Gobernación de Meta.

---

<sup>2</sup> Entre 32 departamentos, más el Distrito Capital.

<sup>3</sup> Los resultados del IDIC para 2020 ubican a los cuatro departamentos en las siguientes posiciones y puntajes (en una escala de 100 puntos): Guaviare, posición número 30 (17 puntos, desempeño bajo); Meta: posición número 17 (25 puntos, desempeño medio bajo); Casanare: posición número 19 (24 puntos, desempeño medio bajo) y Guainía: posición número 29 (14 puntos, desempeño bajo). El promedio nacional es 31 puntos.

- (vi) *Mejoramiento de la vía regional que comunica los municipios de El Castillo, Lejanías y Mesetas, en el departamento del Meta, con código BPIN 2021005500225, formulado por la Gobernación de Meta.*
- (vii) *Mejoramiento a nivel de pavimento, construcción de obras de drenaje y obras complementarias de la vía que comunica el Municipio de Trinidad, departamento de Casanare con el departamento del Vichada, con código del BPIN 2022000070009, formulado por la Gobernación de Casanare.*
- (viii) *Mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria en el municipio de Inírida, capital del departamento del Guainía, con código BPIN 2022000070008, formulado por la Gobernación de Guainía, conforme a los productos entregados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, a través de un proceso de consultoría externa<sup>4</sup>.*

Los proyectos que integran la intervención regional serán financiados a través de ocho (8) operaciones de crédito público con cargo a los recursos de la Asignación para la Inversión Regional del Sistema General de Regalías, en desarrollo de lo previsto en el artículo 131 de la Ley 2159 de 2021, siendo necesaria una operación de crédito por cada uno de los proyectos a ejecutar.

Asimismo, el documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social la Declaratoria de Importancia Estratégica Regional de los ocho (8) proyectos de inversión mencionados, cuyo monto asciende aproximadamente a 1,037 billones de pesos e incluye el costo financiero de cada una de las ocho (8) operaciones de crédito necesarias e independientes por proyecto que adelanten las Gobernaciones.

**Clasificación:** O18, Q13, R11.

**Palabras clave:** Infraestructura de transporte, desarrollo agropecuario, desarrollo económico regional, Asignación para la Inversión Regional, Sistema General de Regalías.

---

<sup>4</sup> Proyecto formulado por la Gobernación de Guainía, con base en los estudios, planos y diseños de la consultoría “**Inventario, diagnóstico, planificación, estudios y diseños fase III, y formulación de los** proyectos de inversión para el mejoramiento de los aeródromos de las entidades territoriales el convenio interadministrativo 219142 (ENTerritorio), 19001605 H3 (Aerocivil), incluyendo el desarrollo de un proyecto tipo de terminal aéreo, para un volumen de hasta 50.000 pasajeros/año”, y los instrumentos de planificación y demás documentos soporte presentados por la Alcaldía de Inírida.

## TABLA DE CONTENIDO

<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>9</b>
<b>2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN</b> .....	<b>11</b>
2.1. Antecedentes.....	11
2.2. Justificación.....	24
<b>3. DIAGNÓSTICO</b> .....	<b>24</b>
3.1. Estado de la Conectividad y la Competitividad en el departamento de Guaviare	31
3.2. Estado de la Conectividad y la Competitividad en el departamento de Meta.....	34
3.3. Estado de la Conectividad y la Competitividad en el departamento de Casanare	36
3.4. Estado de la Conectividad y la Competitividad en el departamento de Guainía .	37
<b>4. DESCRIPCIÓN DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN</b> .....	<b>39</b>
4.1. Objetivo general .....	39
4.2. Plan de Acción .....	39
4.3. Información técnica de los proyectos.....	40
4.4. Consideraciones sobre el cumplimiento de requisitos .....	51
4.5. Beneficios .....	52
4.6. Seguimiento .....	59
4.7. Financiamiento .....	61
<b>5. RECOMENDACIONES</b> .....	<b>66</b>
Anexos	67
Anexo A – Plan de Acción y Seguimiento (PAS).....	67
Anexo B – Actas de Consejo de Gobierno de las gobernaciones.....	67
Anexo C – Criterios de evaluación y Puntajes Gobernaciones .....	67
Anexo D – Solicitudes de elaboración .....	67
Anexo E – Certificado Inversión Regional (60 %) del Meta.....	67
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	<b>68</b>

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Plan Vial Departamental – Guaviare 2016 - 2025 .....	13
Tabla 2. Red vial del Meta, según jerarquía y tipo de superficie.....	15
Tabla 3. Red vial terciaria del Meta, según jerarquía y tipo de superficie .....	16
Tabla 4. Red vial terciaria de Casanare según jerarquía y tipo de superficie .....	17
Tabla 5. Inclusión de los proyectos en los Planes de Desarrollo Departamentales.....	17
Tabla 6. Red de aeropuertos controlados en la Región Llanos .....	30
Tabla 7. Valores totales estimados de los proyectos .....	41
Tabla 8. Características de los proyectos del modo carretero en la Región Llanos .....	50
Tabla 9. Estimación de beneficios por menores costos de operación vehicular .....	54
Tabla 10. Cronograma de seguimiento.....	61
Tabla 11. Distribución de los recursos de inversión por departamento.....	61
Tabla 12. Flujo del proyecto de inversión (millones de pesos).....	62
Tabla 13. Valores totales aproximados y tasa compensada de los proyectos de inversión para el mejoramiento de la competitividad de la Región Llanos – Departamentos Guaviare, Meta, Casanare y Guainía .....	63

## ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1. Capitales de los departamentos de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía en el Sistema de Ciudades .....	26
Mapa 2. Malla vial de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía .....	28
Mapa 3. Red de aeropuertos controlados en Guaviare, Meta, Casanare y Guainía .....	30
Mapa 4. Localización de los ocho (8) proyectos de infraestructura - Región Llanos .....	41
Mapa 5. Localización del eje vial La Ganadera - Guaviare .....	42
Mapa 6. Localización del eje vial Nuevo Tolima - Guaviare .....	43
Mapa 7. Localización del eje vial Los Guarumos - Guaviare .....	44
Mapa 8. Localización del puente vehicular sobre el Río Ariari - Meta .....	45
Mapa 9. Localización del eje vial Puerto Concordia - Mapiripán - Meta.....	47
Mapa 10. Localización del eje vial El Castillo - Lejanías - Meta .....	48
Mapa 11. Localización del eje vial Trinidad – Bocas del Pauto - Casanare.....	49
Mapa 12. Localización del aeropuerto César Gaviria Trujillo - Guainía .....	51

## SIGLAS Y ABREVIACIONES

Aerocivil	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
AIR	Asignación para la Inversión Regional
ANI	Agencia Nacional de Infraestructura
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
DNP	Departamento Nacional de Planeación
ETCR	Espacio Territorial de Capacitación y Reincorporación
Findeter	Financiera de Desarrollo Territorial
ICA	Instituto Colombiano Agropecuario
Invías	Instituto Nacional de Vías
IPM	Índice de Pobreza Multidimensional
OCAD	Órgano Colegiado de Administración y Decisión
RNSC	Reserva Natural de la Sociedad Civil
SGR	Sistema General de Regalías
SSEC	Sistema de Seguimiento, Evaluación y Control

## 1. INTRODUCCIÓN

La problemática que origina el presente documento consiste en el insuficiente desarrollo de la conectividad y, en consecuencia, la baja competitividad de la Región Llanos, asociado a limitaciones en el despliegue y cobertura de su red de infraestructura vial y aeroportuaria. Estas situaciones impactan negativamente el territorio comprendido por los departamentos de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía, cuya población asciende a 1,65 millones de habitantes, correspondientes al 3,2 % de la población nacional (Departamento Nacional de Estadística, 2022), que aporta el 4,6 % del Producto Interno Bruto (PIB) nacional y ocupa un 22 % del área del país. Estos departamentos presentan un Índice de Pobreza Multidimensional (IPM) que los ubican en el último cuartil de la clasificación departamental nacional con valores de 31 % en Guaviare, 14 % en Meta, 19 % en Casanare y 57 % en Guainía (Departamento Nacional de Estadística, 2022)

Por su parte, es importante mencionar que, el estudio de la evolución de la conectividad vial de las ciudades y regiones de Colombia muestra que apenas en 1930, se materializó el enlace terrestre de la capital del país con Villavicencio y Yopal y, en 1995, se enlazó San José del Guaviare con la red vial nacional. Sin embargo, la existencia de estas opciones de accesibilidad terrestre no implica un buen estado de la red, teniendo en cuenta que entre el 58 % y el 76 % de la red vial terciaria está a cargo de los municipios de estos departamentos, con las consecuentes dificultades presupuestales y técnicas para su mantenimiento y expansión.

A su vez, el aeropuerto *Cesar Gaviria Trujillo* del municipio de Inírida, es el principal punto de acceso al departamento del Guainía y concentra las operaciones aéreas hacia los aeródromos ubicados en el municipio de Barrancominas, los corregimientos, las inspecciones y las comunidades del departamento y a los aeródromos de departamentos cercanos como Vaupés y Vichada. Por tal motivo, su intervención resulta de la más alta relevancia, en tanto no existen vías de comunicación terrestre entre el centro del país e Inírida resaltando que, actualmente, el aeropuerto solo admite la operación de aeronaves pequeñas y su infraestructura no cumple parámetros técnicos estipulados en la reglamentación aeronáutica colombiana. Así, la comunicación de esta capital departamental se restringe exclusivamente al enlace aéreo o al acceso por el modo fluvial a través del río Inírida.

Por lo anterior, las intervenciones planteadas están dirigidas a fortalecer la conectividad y la competitividad de la Región Llanos mejorando la infraestructura de transporte en el modo carretero en Guaviare, Meta y Casanare y, la infraestructura aeroportuaria en Inírida, Guainía. Para ello, se prevé la ejecución de ocho proyectos de infraestructura de transporte que se centran en el mejoramiento de las condiciones de la infraestructura de transporte en

el modo carretero en Guaviare, Meta y Casanare, y en infraestructura aeroportuaria en Inírida, Guainía.

Así, en el marco de las Misiones de Internacionalización y Descentralización adelantadas por el Departamento Nacional de Planeación (DNP), se identifica que es vital dotar a los territorios nacionales de condiciones en infraestructura de transporte que faciliten la inserción de las economías departamentales en dinámicas de desarrollo nacional y global.

Adicionalmente, esta infraestructura reforzará la autonomía, sostenibilidad y competitividad de las regiones del país, teniendo en cuenta que debe velarse por la multiplicidad, diversidad y funcionalidad de las aglomeraciones urbanas establecidas en el Sistema de Ciudades de Colombia. Lo anterior, debido a que su eficiencia y productividad son claves en determinar la capacidad del país para realizar una transición de una economía de ingresos medios a una de ingresos altos, potenciando las inversiones en infraestructura como un determinante en la reducción de la pobreza a través de la mejora en acceso a servicios básicos y calidad de vida (DNP, 2014).

En ese orden de ideas, la provisión de infraestructura de transporte en los ámbitos regionales de Colombia se constituye en una estrategia adecuada y deseable en respuesta al fenómeno creciente de primacía urbana<sup>5</sup> de la capital (DNP, 2014) y, permite, como intervención de política pública de carácter nivelatorio, el desarrollo equitativo de las regiones del país a través de la potencialización de las economías regionales.

Particularmente, los departamentos de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía cuentan con un potencial de desarrollo agropecuario y agroindustrial relevante en términos de la soberanía alimentaria nacional, al tiempo que concentran atractivos turísticos de orden ambiental y cultural que han venido sumando dinámica a su reactivación económica, consolidándose, paulatinamente, como destinos turísticos de interés nacional y mundial.

Con miras al aprovechamiento de estas posibilidades de desarrollo económico, desde el año 2009 las gobernaciones han venido realizando esfuerzos de diagnóstico e inversión en sus redes de carreteras, con un ritmo de inyección de recursos que requiere acelerarse. Muestra de ello es que todas formularon el *Plan Vial Departamental*, promovido por el Ministerio de Transporte desde 2007, como instrumento para el desarrollo de la infraestructura de carretera y, en el caso de Guainía, se ha realizado mantenimiento y reparaciones menores en el aeropuerto de Inírida.

---

<sup>5</sup> Entiendo la primacía urbana como la concentración de población, servicios y productividad económica en los centros urbanos.

Lo expuesto anteriormente plantea la necesidad de desarrollar nuevas intervenciones en infraestructura de transporte que contribuyan a la inserción económica de las producciones de estos cuatro departamentos del país en cadenas productivas nacionales y globales, y que al tiempo mejoren la calidad de vida de sus habitantes y sus capacidades reales de acceso al resto del territorio nacional, en ejercicio de sus derechos sociales y económicos.

En respuesta a esta necesidad, el presente documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) la declaratoria de importancia estratégica de los ocho (8) proyectos de inversión que constituyen la intervención en la infraestructura de transporte carretero y aéreo de la región conformada por Guaviare, Meta, Casanare y Guainía, cuyos diseños se encuentran en fase III y responden al esfuerzo mancomunado, adelantado por las cuatro administraciones departamentales.

Este documento CONPES está integrado por cinco secciones, incluyendo esta introducción. La segunda sección contiene los antecedentes y la justificación de las inversiones planteadas; la tercera, desarrolla el diagnóstico; y, en la cuarta, se encuentra el plan de acción, que incluye la descripción de las intervenciones a realizar sobre la infraestructura de transporte en cada uno de los departamentos, sus beneficios esperados y los esquemas de seguimiento y financiamiento. Finalmente, la quinta sección expone las recomendaciones al CONPES.

## **2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN**

En esta sección se presentan, de manera general, las políticas públicas, instrumentos de política y consideraciones sobre la gestión de la infraestructura de transporte de la región integrada Llanos, en los departamentos de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía, precisando los elementos y actuaciones públicas que anteceden los proyectos de inversión que componen la intervención. Asimismo, se desarrolla la justificación de la Declaratoria de Importancia Estratégica de los ocho (8) proyectos de inversión que engloban las intervenciones enfocadas en mejorar las condiciones de conectividad y movilidad terrestre y aérea en la región.

Es de resaltar que, los Ministerios de Transporte y de Agricultura y Desarrollo Rural, solicitaron, por medio de comunicaciones escritas, la Declaratoria de Importancia Estratégica de los ocho (8) proyectos de inversión que viabilizan la intervención integral.

### **2.1. Antecedentes**

Existen antecedentes decisivos de las intervenciones que propone el presente documento CONPES, incluyendo documentos de política pública, instrumentos dirigidos específicamente al desarrollo y gestión de infraestructura del sector transporte, además de

los desarrollos normativos que viabilizan y detallan los esquemas de financiamiento para proyectos de inversión de iniciativa regional.

De igual forma, las administraciones departamentales de Guaviare, Meta y Casanare han llevado a cabo acciones enfocadas al fortalecimiento de su red vial carretera, así como la Gobernación de Guainía ha adelantado gestiones encaminadas al mejoramiento del nodo aeroportuario en Inírida. A continuación, se describen los elementos más representativos de estos antecedentes.

### 2.1.1. Instrumentos de planificación y política pública

En el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2006-2010, expedido mediante la Ley 1151 de 2007<sup>6</sup>, específicamente, en su artículo 50 incluyó mecanismos dirigidos a fortalecer la gestión vial departamental. Esto permitió a los departamentos acceder a financiamiento con recursos de crédito para la gestión de la red vial a su cargo y la convergencia de recursos del orden territorial con recursos del gobierno nacional en proyectos de construcción y mantenimiento de la red vial a cargo de estas entidades territoriales.

Por su parte, la iniciativa de soporte técnico a los departamentos para la formulación de los *Planes Viales Departamentales* en 2007, a cargo del Ministerio de Transporte, ha permitido que las entidades territoriales, en función de la demanda de transporte y sus capacidades técnicas, económicas y administrativas, planeen técnicamente la agenda de mejoramiento, rehabilitación y conservación de vías a su cargo. Esto último, a través del inventario inicial de la red vial disponible, y la posterior formulación y financiación de proyectos técnicamente robustos y sostenibles, pertenecientes a inventarios viales departamentales cada vez más confiables, para los que se contemplan estrategias de gestión vial y financiación progresivamente más eficaces y de mayor alcance.

Por otro lado, respecto a la participación privada en infraestructura que se ha concretado en los años subsiguientes, en el modo carretero en la Región Llanos, los proyectos de concesión vial de carreteras en los cuatro departamentos involucrados solo constituyen el 8 % del total de proyectos de este tipo en el país. Es decir, de 60 proyectos de concesión vial de carretera registrados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) a noviembre de 2021, apenas cinco (5) de ellos se desarrollan en los territorios de la región a intervenir<sup>7</sup>, mostrando una baja penetración de esta clase de infraestructura en la Región Llanos si se

---

<sup>6</sup> Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010.

<sup>7</sup> De las 60 concesiones viales reportadas por la ANI a noviembre de 2021, solamente las concesiones IP - Malla vial del Meta, Villavicencio – Yopal, Bogotá – Villavicencio, Sogamoso – Aguazul y Aguazul - Puerto Gaitán se desarrollan en el área de influencia conformada por los departamentos de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía. Específicamente, las cinco concesiones listadas tienen lugar en los departamentos de Meta y Casanare.

tiene en cuenta que los departamentos en cuestión representan un área cercana al 22 % del territorio nacional.

En ese sentido, a partir de 2009, los departamentos de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía, con el apoyo del Ministerio de Transporte, construyeron instrumentos de planeación para la gestión vial con horizonte de 10 años, en promedio y, gracias a ello, las intervenciones propuestas en el presente documento se encuentran incluidas en los correspondientes *Planes Viales Departamentales*, a saber:

- Plan Vial Departamental del Guaviare, 2016 - 2025.
- Plan Vial Departamental del Meta, 2009 - 2018.
- Plan Vial Departamental de Casanare, 2021 - 2030.
- Plan Vial Departamental de Guainía, 2012 - 2021

Con relación a la planeación de la gestión vial en la escala departamental, a continuación, se presenta una descripción de las redes viales departamentales de Guaviare, Meta y Casanare, entidades territoriales en las cuales se proponen intervenciones en infraestructura de transporte en el modo carretero.

Así, el *Plan Vial Departamental del Guaviare* vigente, formulado para el periodo 2016-2025, cuenta con estimaciones iniciales de infraestructura vial disponible en el departamento, según la entidad del orden nacional o territorial que tiene a su cargo la administración de las carreteras y describe también los avances en el inventario de la red vial adelantado en 2009 por el Ministerio de Transporte, con la propuesta para darle continuidad.

En la Tabla 1, se presenta el número estimado de kilómetros de infraestructura vial del departamento de Guaviare, cuyo total aproximado es de 2.574 km. De este total, el 24 % está a cargo de la gobernación, el 4 % a cargo de Inviás, y el 72 % restante, que constituye la denominada red terciaria, está a cargo de los cuatro municipios del departamento (San José del Guaviare, El Retorno, Calamar y Miraflores).

**Tabla 1. Plan Vial Departamental – Guaviare 2016 - 2025**

Descripción	Total km estimados
Red vial categorizada a cargo del departamento	617,94
Red vial Nacional a cargo del Instituto Nacional de Vías (Inviás)	89,00
Red vial Terciaria a cargo de San José del Guaviare	958,77
Red vial Terciaria a cargo de El Retorno Guaviare	530,55
Red vial Terciaria a cargo de El Calamar Guaviare	286,85

Descripción	Total km estimados
Red vial Terciaria a cargo de Miraflores Guaviare	91,00
Total	2.574,11
Red vial inventariada en 2009 por el Ministerio de Transporte	589,45
Red vial por inventariar por Ministerio de Transporte (2016)	360,00
Total km estimados por inventariar y/o actualizar (departamento).	2.125,11

Fuente: Gobernación del Guaviare (2016).

En 2009, el Ministerio de Transporte llevó a cabo labores de inventario de la red vial, que abarcaron un total de 589 km de vías del total de 2.574 km estimados y estableció, en 2016, al momento de la construcción del Plan, la necesidad de inventariar 360 km adicionales. A su vez, las estimaciones del departamento en su oportunidad arrojaban que debían inventariarse o actualizarse cerca de 2.125 km de carreteras, inventario vial con el que se cuenta en la actualidad.

El primer ejercicio departamental de planeación de transporte e inventario vial en Guaviare tuvo como método la identificación de la red vial en campo, e incluso, el levantamiento de ríos e infraestructura aérea (Gobernación de Guaviare, 1997). A partir de las brigadas de campo, en las cuales se verificaron las dificultades de acceso y el mal estado generalizado de la infraestructura de transporte, se registraron un total de 19 ejes viales, entre los cuales se encuentran los tres corredores cuya intervención se propone en este documento.

Posteriormente, en 2009, el Ministerio de Transporte contrató la actualización del inventario vial departamental y propuso que los 19 ejes viales se incorporaran como red a cargo de la Gobernación, sin llegar a un acuerdo formal con la administración. Solo hasta 2016 fue posible dicha concertación y, desde entonces, el mantenimiento rutinario de la red, incluyendo los tres corredores<sup>8</sup>, está a cargo de las cuatro jurisdicciones municipales que componen el departamento<sup>9</sup>. A partir de ese momento, las tres vías se incluyeron en el *Plan Vial Departamental*, aprobado por el Ministerio de Transporte, el 19 de julio de 2016. Ahora bien, por particularidades ambientales de las vías que van desde el municipio de Calamar a Barranquillita y a Miraflores y, en atención a las órdenes de la Sentencia STC4360 de 2018,

<sup>8</sup> Eje económico *La Ganadera* (código 75GV14), Eje económico *Nuevo Tolima* (código 75GV15-1) y vía *Los Guarumos* (código 75GV09).

<sup>9</sup> Mediante Resolución 5774 del 29 de diciembre de 2016 "Por la cual se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondientes al Departamento de Guaviare", el Ministerio de Transporte entrega bajo su responsabilidad estas vías al departamento de Guaviare.

fue necesario reformular el Plan Vial Departamental, el cual se adoptó mediante la Ordenanza 345, del 24 de agosto de 2018.

En ese orden de ideas, se hace evidente la condición dinámica de los inventarios viales departamentales, mostrando en este caso que es necesario avanzar progresiva y ordenadamente en las actividades de inventario vial en Guaviare, que se desarrollan paralelamente a las acciones de administración vial. En este caso se presenta un hecho común, y es que usualmente la red vial realmente disponible en el territorio sea mayor que las estimaciones iniciales, dado que en las décadas de mediados y finales del siglo veinte, la provisión de infraestructura carretera no marchó acompasadamente con la asignación administrativa de responsabilidades de administración de los activos viales a las entidades territoriales.

En otras palabras, los municipios y departamentos tienen más infraestructura vial a cargo de la que administrativamente está documentada, y justamente ello refleja la importancia de adelantar acciones de actualización de este tipo de instrumentos para la gestión vial, con miras a ir disminuyendo los desafíos asociados a la información históricamente deficiente.

Por su parte, el *Plan Vial Departamental del Meta*, formulado para el periodo 2009–2018 presenta el siguiente balance por jerarquía de la red vial y el análisis de estado. La red vial del departamento está constituida por la red vial nacional, red vial secundaria y red vial terciaria (del Inviás y de los municipios). Se evidencia que cerca del 17 % de la red vial del departamento cuenta con capa de rodadura, asfáltica o en crudo de Castilla (Gobernación del Meta, 2009) (ver Tabla 2).

**Tabla 2. Red vial del Meta, según jerarquía y tipo de superficie**

Jerarquía red vial	Pavimentada	Estabilizada	Afirmada	En tierra	Total
Nacional	572,01		318,45		890,46
Secundaria	132,00	120,40	476,20	758,00	1.486,60
Terciaria Inviás			2.071,08		2.071,08
Terciaria municipios			1.546,37	1.400,00	2.946,37
<b>Total</b>	<b>704,01</b>	<b>120,40</b>	<b>4.412,10</b>	<b>2.158,00</b>	<b>7.394,51</b>

Fuente: Gobernación del Meta (2009).

El Plan Vial Departamental de Meta, como herramienta para la gestión de infraestructura vial, no se ha actualizado desde su vigencia inicial, planteada para el horizonte 2009-2018. En este sentido, las limitaciones de la información contenida en el Plan Vial Departamental de Meta conllevan a la necesidad de actualización (situación que aplica a la generalidad de planes viales departamentales, en los que es una situación común encontrar rezago de los

inventarios, debido a razones de múltiple naturaleza, entre las que pueden existir argumentos administrativos, presupuestales y de capacidad técnica instalada). Sin embargo, la Gobernación del departamento ha orientado esfuerzos a otras estrategias complementarias de alta relevancia para la sostenibilidad en la gestión de activos viales, tales como la formulación del Plan Departamental de Seguridad Vial, cuyo horizonte temporal es 2016 – 2021, evidenciando así que sus prioridades en el decenio de 2010 se orientaron a la operación vial segura, más que a la actualización de inventarios viales y la intervención de la infraestructura.

Por su parte, en la Tabla 3 se muestra el detalle del material en el que está construidos los cerca de 5.017 km que componen la red vial terciaria del Meta, teniendo un 72 % en afirmado, y un 28 % en vías construidas en tierra. En cuanto a la entidad titular de la administración vial, el 42 % de la red terciaria está a cargo del Invías, y el 58 % es responsabilidad de los municipios.

**Tabla 3. Red vial terciaria del Meta, según jerarquía y tipo de superficie**

Jerarquía de red vial	Afirmada	En tierra	Total
Terciarias Invías	2.071,08		2.071,08
Terciarios municipios	1.546,37	1.400	2.946,37
Total	3.617,45	1.400	5.017,45

Fuente: Gobernación del Meta (2009).

Ahora bien, dada la pérdida de vigencia del periodo inicial para el cual fue formulado el Plan Vial Departamental, la Agencia para la Infraestructura del Meta actualizó en 2022 el inventario de la red vial secundaria y terciaria en el departamento, encontrando que el departamento cuenta actualmente con 10.395 km de vías, de los cuales el 18 % corresponde a vías secundarias (1.827 km), y el 82 % restante está conformado por red vial terciaria a cargo de Invías o los municipios (8.568 km) (Agencia para la Infraestructura del Meta, 2022).

Es decir, la actualización del inventario de la red vial terciaria del departamento muestra que pasó de 5.017 en 2009 a 8.568 km en 2022, incrementándose en más de 3.500 km la red vial de esta categoría. Por su parte, la red vial secundaria pasó de 1.487 a 1.827 km, equivalente a un crecimiento del 23 %. Es importante destacar que el incremento de red vial no es atribuible a la construcción de nueva infraestructura sino a la actualización y sistematización de la información disponible sobre la red vial a cargo; este hecho revela la complejidad técnica y presupuestal implícita en la actualización para la vigencia y confiabilidad de la información y los instrumentos para la gestión vial, desafío permanente de las entidades territoriales.

A su vez, el *Plan Vial Departamental del Casanare* fue formulado para la línea temporal comprendida entre 2021 y 2030, y presenta el siguiente balance por jerarquía de la red vial y superficie de rodadura (ver Tabla 4).

**Tabla 4. Red vial terciaria de Casanare según jerarquía y tipo de superficie**

Jerarquía red vial	Pavimentada (km)	Afirmada (km)	En tierra (km)	Total (km)
Primaria	340,85	67,37		408,22
Secundaria	546,04	412,51	180,76	1.139,41
Terciaria Departamento		10,82		10,82
Terciaria Invías	50,40	36,05		86,45
Terciaria Municipios	240,95	3.086,81	1.713,90	5.181,89
<b>Total</b>	<b>1.178,24</b>	<b>3.613,56</b>	<b>1.894,66</b>	<b>6.826,80</b>

Fuente: Gobernación de Casanare (2021).

La malla vial casanareña está constituida por un total de 6.826 km, de los cuales, el 6 % corresponde a vías de carácter primario, el 17 % a vías secundarias, el 1 % a vías terciarias a cargo del Invías y el 76 % a vías terciarias a cargo de los municipios. La malla vial está pavimentada tan solo en un 17 %, donde las vías a cargo de la nación están pavimentadas en un 96 %; mientras las vías del departamento (secundarias) en un 48 % y las de los municipios (terciarias) en un 5 % (Gobernación de Casanare, 2021).

En el ejercicio continuo de formulación y ejecución de proyectos para el mejoramiento, rehabilitación o construcción de infraestructura para la conectividad de los modos carretero y aéreo, las gobernaciones de los departamentos tradicionalmente han incluido componentes de infraestructura de transporte en los Planes Departamentales de Desarrollo cuatrienales. Para el caso específico de los proyectos de inversión propuestos en este documento CONPES, estos forman parte de la estrategia consignada en los Planes de Desarrollo Departamentales vigentes de las entidades territoriales que respaldarán las operaciones de crédito público con cargo a la Asignación para la Inversión Regional (AIR) del Sistema General de Regalías (SGR), según se relaciona a continuación (Ver Tabla 5).

**Tabla 5. Inclusión de los proyectos en los Planes de Desarrollo Departamentales**

Departamento	Plan de Desarrollo Departamental	Programa	Proyectos
Guaviare	Soluciones a su servicio 2020 – 2023	Competitividad, sostenibilidad e innovación con las vías del Guaviare.	Eje vial La Ganadera, Eje vial Nuevo Tolima, Eje vial Los Guarumos

Departamento	Plan de Desarrollo Departamental	Programa	Proyectos
Meta	Hagamos grande al Meta 2020 – 2023	Hagamos grande al Meta con infraestructura de transporte terrestre.	Mejoramiento vía El Trincho – Mapiripán, Vía el Castillo- Lejanías-Mesetas – Puente Vehicular sobre el Río Ariari
Casanare	Es el tiempo de Casanare, productivo, equitativo y sostenible 2020 – 2023	Infraestructura para mejorar calidad de vida y fortalecer la conectividad regional.	Vía Trinidad – Bocas del Pauto
Guainía	Guainía, oportunidad para todos 2020 – 2023	Oportunidad para la infraestructura vial, fluvial y aérea del departamento del Guainía,	Aeropuerto César Gaviria Trujillo

Fuente: DNP (2022).

En el contexto del Documento CONPES 4085 de 2022 *Política de Internacionalización para el Desarrollo Productivo Regional*<sup>10</sup>, es claro que la región de los Llanos Orientales requiere inversiones en infraestructura de transporte que permitan a Colombia acercarse a los estándares de turismo sostenible definidos por la Organización Mundial del Turismo, y que sean mitigadores del decaimiento de la Inversión Extranjera Directa que ha venido experimentando la economía colombiana desde 2014 (DNP, 2022). El documento menciona en su diagnóstico la baja conexión de la infraestructura de transporte con cadenas productivas y recomienda alinear esfuerzos para el establecimiento de prioridades en el desarrollo productivo e internacionalización de los departamentos colombianos.

En ese orden de ideas, la intervención integral en infraestructura de transporte planteada en el presente documento contribuye a mejorar las dotaciones viales y aeroportuarias de la región oriental del país y prepara el camino para el escalamiento de esfuerzos departamentales dirigidos al encadenamiento productivo con énfasis en internacionalización.

Al respecto de la pertinencia de las inversiones en la infraestructura de transporte para la reducción de tiempos y costos logísticos, las recomendaciones preliminares de la actualización del *Plan Maestro de Transporte Intermodal* relativas a la priorización de proyectos bajo el criterio de equidad<sup>11</sup>, van orientadas precisamente a que los recursos se

<sup>10</sup> Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4085.pdf>.

<sup>11</sup> La actualización del Plan Maestro de Transporte Intermodal, en desarrollo por parte de la Financiera de Desarrollo Nacional por encargo del Departamento Nacional de Planeación, identifica cuatro criterios en el modelo de priorización de proyectos: (i) Resiliencia; (ii) Eficiencia; (iii) Equidad; y (iv) Tecnología. En el caso del tercer criterio, Equidad, están priorizados 114 municipios en 20 departamentos del país, entre los que figuran Guaviare, Meta y Guainía.

dirijan a entidades territoriales en las que prime la necesidad de mejorar las condiciones de la red vial secundaria y terciaria, y territorios en los cuales el acceso aéreo sea única opción (Financiera de Desarrollo Nacional, 2022).

Según lo expuesto, esta Declaratoria de Importancia Estratégica soporta los proyectos de inversión con las propuestas de intervenciones relacionadas con la construcción y mejoramiento de infraestructura de transporte en la región Llanos, apoyada en los preceptos del *Pacto Transversal por el Transporte y la Logística para la competitividad y la integración regional* contenido en el PND 2018-2022 *Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad*<sup>12</sup>, que plantea entre sus estrategias el mejoramiento de la eficiencia de la infraestructura portuaria, aeroportuaria y de pasos de frontera para el comercio exterior, y el mejoramiento de las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos.

De esta forma, las acciones propuestas en este documento CONPES, al tratarse de intervenciones que facilitan el acceso a bienes, servicios y derechos, contribuyen al alcance de los Objetivos de Desarrollo Sostenible No. 9, Industria, innovación e infraestructura; No. 11, Ciudades y comunidades sostenibles; y, No. 3, Salud y bienestar.

### **2.1.2. Desarrollos normativos en torno a la inversión de recursos de regalías en infraestructura de impacto regional**

También, existe un marco normativo que sustenta la presentación de este documento CONPES, relacionado con las obligaciones y posibilidades de las entidades territoriales, en el marco de la inversión en proyectos de infraestructura de los recursos provenientes de regalías, el cual se enuncia a continuación.

Así, la Ley 2056 de 2020<sup>13</sup>, por la cual se regula la organización y el funcionamiento del SGR de Colombia, determina en su artículo 22 que el 34 % de los ingresos corrientes del SGR se distribuirá para proyectos de inversión regional de los departamentos, municipios y distritos. Desde entonces, esta porción de los ingresos corrientes del SGR se denomina AIR.

Por su parte, el artículo 44 de la misma ley define que esta AIR tendrá como objeto mejorar el desarrollo social, económico, institucional y ambiental de las entidades territoriales, mediante la financiación de proyectos de inversión de alto impacto regional de los departamentos, municipios y distritos. Adicionalmente, el artículo 46 de la misma norma, los define como aquellos que por su alcance poblacional y espacial trascienden las escalas de gobierno municipal o departamental, independientemente de su localización, requiriendo de una coordinación interinstitucional con otras entidades públicas, incluso entre municipios

---

<sup>12</sup> Adoptado mediante Ley 1955 de 2019

<sup>13</sup> Por la cual se regula la organización y el funcionamiento del Sistema General de Regalías.

de un mismo departamento, para el desarrollo de cualquiera de las etapas del ciclo del proyecto, con el fin de generar resultados que respondan a las necesidades socioculturales, económicas o ambientales, resaltando que para los departamentos Guainía y Guaviare, el impacto regional responde a las necesidades socioculturales, económicas o ambientales de cada departamento.

En cuanto a los recursos de la vigencia fiscal 2022, la Ley 2159 de 2021<sup>14</sup>, autorizó la contratación de operaciones de crédito público con cargo a los recursos de la AIR del SGR, para la financiación de proyectos de inversión de infraestructura en fase II y/o fase III, contemplados dentro de las líneas de los respectivos Planes de Desarrollo de las entidades territoriales, que sean presentados y declarados de importancia estratégica por las estas y posteriormente declarados de importancia estratégica por el Gobierno nacional.

En este sentido, los departamentos de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía, como bloque regional y en acción coordinada con los Ministerios de Transporte y Agricultura y Desarrollo Rural, en virtud de lo ordenado por el Decreto 1892 de 2021<sup>15</sup>, que reglamenta la Declaratoria de Importancia Estratégica por parte del Gobierno Nacional de los proyectos de inversión susceptibles de ser financiados con operaciones de crédito público con cargo a los recursos de la AIR del SGR, y someten a consideración del CONPES el portafolio de intervenciones desarrollado en este documento.

Los proyectos que se presentan en este documento para declaración de importancia estratégica, que consisten en intervenciones en la infraestructura de transporte de los departamentos de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía, responden a las necesidades de desarrollo social, económico, agropecuario y de la infraestructura de las entidades territoriales postulantes<sup>16</sup>, y guardan armonía con las dimensiones del desarrollo y sectores del Manual de Clasificación Programática del Gasto Público establecidas en la Resolución

---

<sup>14</sup> Por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 10 de enero al 31 de diciembre de 2022.

<sup>15</sup> Por el cual se adiciona la Sección 1 al Capítulo 3 del Título 12 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015, con el fin de reglamentar la declaratoria de importancia estratégica por parte del Gobierno nacional de los proyectos de inversión susceptibles de ser financiados con operaciones de crédito público con cargo a los recursos de la Asignación para la Inversión Regional del Sistema General de Regalías, en desarrollo del Artículo 131 de la Ley 2159 de 2021.

<sup>16</sup> Los proyectos que conforman la intervención sobre la infraestructura de transporte regional, facilitan el acceso a educación y salud; promueven la generación de ingresos, bienes, servicios e infraestructura productiva; generan inclusión social y económica de la población en las zonas rurales a partir del aumento de la productividad en actividades agrícolas, ganaderas, silviculturales, madereras y pesqueras, y mejoran el acceso e integración de estos territorios orientales de llanura con las diferentes zonas del país, a través de su conexión con la red vial central y norte, y la mejora de las infraestructuras y servicios del nodo aeroportuario de Guainía.

2993 de 2021<sup>17</sup> del DNP y la Ley 2056 de 2020. Cabe notar que en la presente propuesta se contempla una inversión clave en la conectividad aérea en Inírida, lo que significa un importante impacto económico, social y de mejoramiento de la infraestructura en esta zona de frontera con Venezuela y Brasil.

### **2.1.3. Inversiones recientes en la infraestructura de transporte de la Región Llanos**

De acuerdo con las inversiones proyectadas en la formulación de los Planes Viales Departamentales, entendidos como el instrumento para la gestión coordinada entre el orden nacional y territorial de los activos viales, en los departamentos de la región en los cuales se proponen intervenciones en el componente carretero acumulan a 2021 avances de 1 % en Guaviare (1.900 de 206 mil millones de pesos), 32 % en Meta (258 mil de 791 mil millones de pesos) y 172 % en Casanare (1,04 billones de pesos frente a 603 mil millones de pesos proyectados) (Ministerio de Transporte, 2022).

Aunque en el departamento de Guainía no se proponen intervenciones viales en el presente documento CONPES, su avance frente a las inversiones proyectadas en el Plan Vial Departamental alcanza el 1,5 %, con 11.400 millones de 782 mil millones de pesos planificados en la formulación (Ministerio de Transporte, 2022).

En el caso del Meta, entre el 2012 y el 2019 se realizaron inversiones por 485 mil millones de pesos en la red secundaria y cerca de 1,04 billones en la red terciaria, encontrando que la inversión en transporte viene principalmente por recursos de crédito de los municipios, del SGR, del recaudo por valorización, y de la inversión de Ecopetrol. En lo que respecta a la red vial terciaria, más del 95 % de la inversión corresponde a recursos del SGR (AIM, 2022).

Municipios como Acacías, La Macarena, Puerto Gaitán, San Juan de Arama, San Juanito, San Martín, Uribe y Vistahermosa, tienen a su cargo una significativa proporción (del orden del 34 %) de la red vial terciaria departamental y la inversión que ha sido destinada en sus jurisdicciones para el desarrollo de esta, en el periodo 2012 - 2019, es apenas del 2 % de la inversión total departamental en infraestructura vial (Agencia para la Infraestructura del Meta, 2022), haciéndose clara la necesidad de viabilizar nuevas inversiones en este tipo de infraestructura vial del orden terciario.

De otro lado, en el caso de Casanare, la inversión realizada en mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de la red vial secundaria en el periodo 2016 – 2021 es de

---

<sup>17</sup> Por medio de la cual se establece la metodología de que trata el inciso 2 del párrafo del artículo 36 de la Ley 2056 de 2020 para la priorización de la inversión con cargo a la Asignación para la Inversión Local del Sistema General de Regalías, en los sectores que contribuyan al cierre de brechas de desarrollo en el territorio.

213 mil millones de pesos, equivalentes a un monto bajo, cercano a los 35 mil millones de pesos por año, teniendo como fuentes de financiación en un 74.81 % el SGR - asignaciones directas; Ingresos Corrientes de libre destinación en un 2.03 %; Fondo Ahorro y Estabilización Petrolera, en un 9.74 %; ingresos corrientes destinación específica ACPM en un 11.71 %; y, otras fuentes propias en un 1.71 % (Gobernación de Casanare, 2022). Por su parte, la Gobernación de Guaviare invirtió cerca de 202 mil millones de pesos en la red vial a su cargo durante las vigencias 2017 a 2021, teniendo como fuentes de financiación en un 12 % de recursos propios; 44 % del SGR; 40 % Asignación para la Paz y un 4 % de Fondo subsidio sobre tasa a la gasolina, reflejando un promedio de 103 mil millones por año (Gobernación de Guaviare, 2022).

Para el caso de Guainía, en cuanto a las inversiones que se han orientado recientemente al aeropuerto de Inírida<sup>18</sup>, estas se pueden clasificar en (i) obras mayores; (ii) consultoría; y (iii) obras menores.

Frente al primer tipo, obras mayores, la Gobernación de Guainía invirtió 12.200 millones de pesos en el año 2012, teniendo como fuentes de financiación, 55% de recursos propios y un 45 % de Presupuesto General de la Nación, destinados al mejoramiento de la pista y la plataforma. Sin embargo, transcurrida una década, y dadas las condiciones de clima y uso, resulta necesaria una nueva inversión de esta naturaleza. En la categoría de consultorías, en 2017 la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) suscribió el contrato 17000905 H3 01 para la elaboración de los *Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía*, en cuyo informe ejecutivo se describió el Aeropuerto *César Gaviria Trujillo* (ubicado en Inírida, Guainía) como un aeropuerto con una única pista de 1.930 metros de longitud efectiva y una zona libre de obstáculos de 120 metros, correspondiente a la categoría 3C, con ancho de pista de 30 metros.

En cuanto a la capacidad del lado aire, el informe final dictaminó la suficiencia del sistema (conformado por la pista y la calle de rodaje) para la demanda actual, identificando la posibilidad de presentar congestión en la zona de estacionamiento, especialmente en periodos de operación de aeronaves militares de gran tamaño (Aerocivil, 2017). Complementariamente, el estudio citado identificó degradaciones puntuales en el pavimento de la pista y algunas losas irregulares en plataforma.

---

<sup>18</sup> Históricamente, la Alcaldía de Inírida y la Gobernación de Guainía han sostenido relaciones de entendimiento y concurrencia con el objeto de viabilizar y materializar inversiones en el aeropuerto *César Gaviria Trujillo*, que es de orden municipal. Muestra reciente de dicha concurrencia es el *Acta de Concertación* suscrita el 02 de mayo de 2022 entre las dos administraciones, en la cual se establece la donación de estudios y diseños de la Alcaldía a la Gobernación y el acuerdo de voluntades para la suma de esfuerzos de gestión para la consecución de recursos.

Entre las recomendaciones emitidas, las más relevantes consisten en la ampliación de la pista a 2.150 m., tratamientos puntuales de pavimento, ampliación de la plataforma de estacionamiento en unos 4.000 m<sup>2</sup>, sustitución de losas irregulares en plataforma, definición de una zona para operación exclusiva de helicópteros, señalización y balizamiento.

En cuanto al lado tierra, el estudio identificó la necesidad de subsanar algunas situaciones, a través de acciones puntuales entre las que se citan la ampliación del vestíbulo de salidas, una puerta de embarque adicional, mejoramiento de oficinas en segunda planta y la disposición de un operador de carro para transporte de equipajes, entre las más importantes. Vale destacar que el diagnóstico del año 2017 fue actualizado en 2020, a través de una nueva consultoría (Aerocivil, 2020), con miras a que el conjunto de recomendaciones gozara de la mayor actualidad y confiabilidad posible.

Dado que la sola existencia de los productos de consultoría no resuelve la problemática en sí misma, se hace necesario continuar con las gestiones que permitan la ejecución concreta de las obras requeridas por el aeropuerto, con base en los hallazgos y las recomendaciones de los estudios financiados, con miras a mitigar la dependencia exclusiva de Inírida en el modo aéreo para su comunicación con el centro del país.

De otra parte, en cuanto a la tercera categoría de inversiones, entre las obras menores acometidas recientemente, se encuentra la adecuación del aire acondicionado y la remodelación de la batería de baños en el área de salida de pasajeros, cuya capacidad es de 64 personas sentadas y 26 personas de pie (Aerocivil, 2020). Adicionalmente, la Alcaldía de Inírida ha invertido cerca de 706 millones de pesos en 2013, 2019 y 2021, teniendo como fuentes de financiación 54 % del SGR y un 46 % de recursos propios, destinándolos a obras en el sistema sanitario, mejoramientos en el sistema de tratamiento de aguas y cambio de cubiertas en el edificio de la terminal, respectivamente.

Es importante mencionar que el hito más reciente de la inversión nacional en aeropuertos regionales en Colombia consistió en la propuesta de destinación de 0,79 billones de pesos a la renovación de diez (10) aeropuertos en 2019, cuatro de los cuales concentrarían el 85.3 % de los recursos. Según el programa de inversiones de Aerocivil, los cuatro aeropuertos con mayor captación de inversión serían Leticia (47,3 %), Armenia (15,7 %), Pasto (12,5 %) y Popayán (9,8 %). En total, estas cuatro infraestructuras aeroportuarias recibirían (según lo programado) cerca de 669.700 millones de pesos. En el plan de inversión, para la región de la Amazonía – Orinoquía, solamente figuraba el aeropuerto de Leticia, y el de Inírida no se incluyó entre los aeropuertos a intervenir (Diario La República, 2019).

Teniendo en cuenta lo expuesto, persisten las necesidades de inversión en la infraestructura vial y aeroportuaria de los departamentos de la Región Llanos. Para el caso de la infraestructura en el modo carretero, las escasas inversiones realizadas en la historia reciente se suman a la baja capacidad financiera de los municipios y a las exigentes condiciones climáticas imperantes en la región, que desencadenan en la poca durabilidad de las estructuras de pavimentos en tierra y afirmados. Por su parte, la necesidad de mejorar las condiciones del aeropuerto de Inírida es latente, dada la dependencia exclusiva de comunicación del departamento de Guainía con el centro del país a través del modo aéreo, y teniendo en cuenta que a la fecha no se han implementado las recomendaciones del diagnóstico realizado por Aerocivil.

## **2.2. Justificación**

Las inversiones en infraestructura son habilitadoras del desarrollo de las economías regionales y apuntan al cierre de brechas en el desarrollo de los territorios, incidiendo positivamente sobre su competitividad. Estas inversiones deben acelerarse en todos los modos de transporte, enfocándose en aquellas que contribuyan a la internacionalización de las economías regionales en armonía con las necesidades de desarrollo priorizadas por los gobiernos territoriales.

Pese a que la nación y los departamentos interesados han realizado acciones importantes en la formulación y ejecución de proyectos para elevar sus indicadores de conectividad por medio del mejoramiento de la infraestructura de transporte, su deterioro progresivo genera impactos en sus pobladores y visitantes. Los esfuerzos departamentales atomizados y de baja cuantía no constituyen una respuesta oportuna y no responde al ritmo de la problemática regional dado que las condiciones de clima, uso y degradación de los materiales redundan en pérdidas de nivel de servicio a una velocidad mayor que aquella a la cual se programan y ejecutan labores de mantenimiento, rehabilitación o construcción de obras nuevas.

## **3. DIAGNÓSTICO**

En esta sección del documento se presenta el contexto sobre las particularidades de las aglomeraciones urbanas de la Región Llanos en el Sistema de Ciudades de Colombia y se exponen las principales características de la infraestructura de transporte en el territorio conformado por los departamentos de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía, ahondando en el componente carretero de los departamentos Guaviare, Meta y Casanare, y en el componente de conectividad aérea del departamento de Guainía.

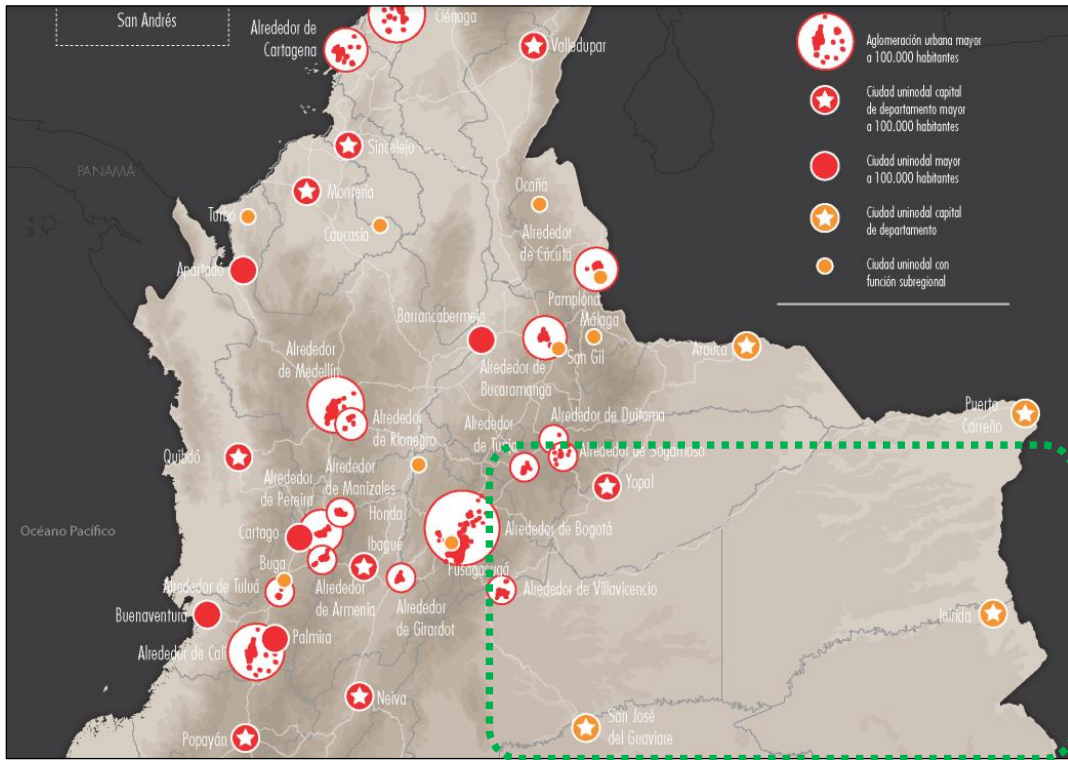
La evolución del sistema vial colombiano presentada por la Misión Sistema de Ciudades, cuyo análisis se estructura alrededor de cortes en cinco momentos en el tiempo (1914, 1938, 1950, 1995 y 2014), encontró que la conectividad vial estable de la capital del país con Villavicencio (Meta) y Yopal (Casanare) data de la década de los años 30 (siglo XX), y solo hasta 1995 aparecen registros de conectividad terrestre de relevancia nacional para San José del Guaviare. Por su parte, el municipio de Inírida, capital de Guainía, no cuenta con accesos terrestres que le conecten con el centro del país.

De hecho, los ejercicios de regionalización elaborados en los años 60 muestran la conformación de seis (6) regiones relativamente autónomas que tienen como centro las ciudades principales Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Bucaramanga y Pereira-Manizales. Mientras tanto, el Oriente del país (Orinoquía y Amazonía) y la región Pacífica seguían teniendo un bajísimo desarrollo urbano con pequeños poblados dispersos e incomunicados (DNP, 2014). En términos de infraestructura de transporte, la integración de la Orinoquía y Amazonía al Sistema de Ciudades es prácticamente nula, desde el punto de vista de la conectividad ofrecida por la infraestructura física desplegada en el territorio.

Ahora bien, las dinámicas de crecimiento urbano registradas en las últimas décadas del siglo XX muestran que ciudades intermedias cercanas a desarrollos del sector minero-energético, entre ellas Villavicencio y Yopal, han acelerado su crecimiento y presentan tasas de muy superiores al promedio nacional (DNP, 2014). Dicho crecimiento, tanto en población como en extensión, experimentado por las ciudades de la región, amerita una respuesta en dotación de infraestructura vial y de transporte aéreo que facilite la movilidad de los nuevos habitantes, los turistas y potencie el transporte de la producción del sector agropecuario.

En el Sistema de Ciudades solamente Villavicencio supera la condición uninodal, convirtiéndose en aglomeración urbana (ver Mapa 1), de forma en que los diagnósticos existentes ratifican la relevancia de los esfuerzos dirigidos a mejorar la conectividad para la integración de la Región Llanos al centro del país.

Mapa 1. Capitales de los departamentos de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía en el Sistema de Ciudades



Fuente: Misión Sistema de Ciudades (DNP, 2014).

Como se evidencia, la baja dotación y reducido desarrollo de la infraestructura de transporte en los departamentos de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía es una situación que se torna problemática en la medida que las tasas de crecimiento poblacional de estas entidades territoriales toman valores superiores a los de otras regiones del país, al tiempo que los esquemas productivos del sector agropecuario se tecnifican, crecen sostenidamente las áreas dedicadas a la siembra y cría, y aumenta la demanda de traslado de bienes. Este bajo desarrollo de la infraestructura está dado, en el caso de la infraestructura vial, por condiciones de cobertura y estado, aunado a condiciones de capacidad y estado de la infraestructura de los nodos de transporte aéreo.

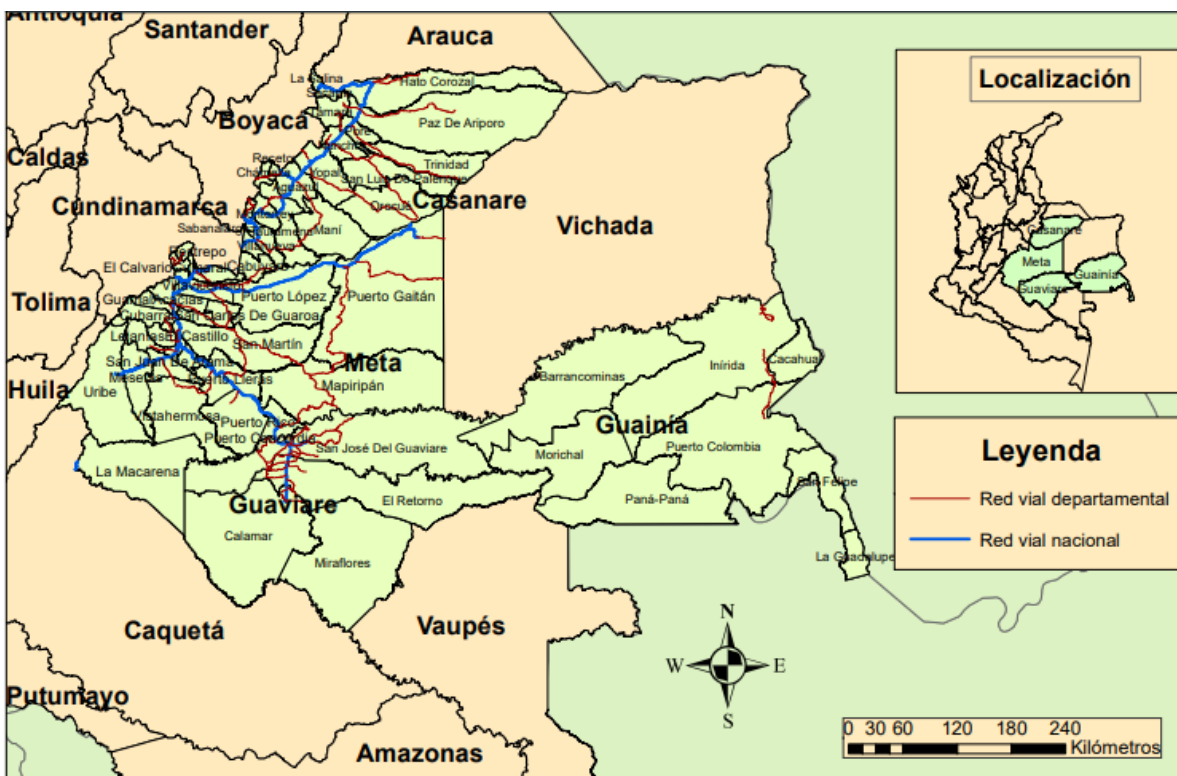
Es decir, las bajas densidades viales en los departamentos de la Región Llanos, las tipologías constructivas de la red vial disponible (vías en tierra y afirmado, predominantemente, cuya durabilidad es baja por aspectos climáticos y de uso), y el incremento de usuarios y tránsitos, hacen necesaria la gestión acelerada de recursos y la materialización de proyectos que permitan revertir esta tendencia de insuficiencia.

De otra parte, es también preciso dar continuidad a las acciones de fortalecimiento de la red aeroportuaria de la región, ya que la capacidad de los nodos aeroportuarios es baja, y las infraestructuras -como las edificaciones y los pavimentos- sufren de deterioro natural. En la región, actualmente solo es posible la gestión segura de aeronaves de tamaño pequeño, las ayudas de seguridad son, en términos tecnológicos, poco sofisticadas y esto implica que las condiciones para la prestación de servicios a aerolíneas nativas apenas permitan movilizar pocos pasajeros a distancias cercanas en naves de baja envergadura.

Por otro lado, La malla vial en la región conformada por los departamentos de Casanare, Meta, Guaviare y Guainía (ver Mapa 2) se caracteriza por su desarrollo únicamente en la zona occidental de la región, donde hay un eje de norte a sur que comunica los departamentos de Casanare, Meta y Guaviare. Sin embargo, la penetración hacia el área central de la región y las longitudes de desarrollo de las vías perpendiculares son muy bajas. También son pocas las especificaciones constructivas de los corredores viales que ofrecen capilaridad, predominando vías en afirmado y en tierra, cuya susceptibilidad a los fenómenos de intemperie y tránsito creciente en tamaño y volumen vehicular, es muy alta. Esta circunstancia deja prácticamente desprovistos de comunicación terrestre confiable y segura a la zona oriental de Meta, a casi todo Guaviare y al nororiente de Casanare.

Así mismo, la región cuenta con otro eje que recorre el sector norte del departamento del Meta hacia el oriente, llegando al municipio de Puerto Gaitán. A partir de estos ejes importantes, se alimentan los demás municipios de cada uno de los departamentos con vías de menor jerarquía. La incipiente conectividad terrestre de la porción occidental de la región Llanos excluye al departamento de Guainía (en la zona más oriental), que carece de opciones de enlace terrestre con el norte y el centro del país, por lo que debe suplir sus necesidades de traslado con transporte fluvial y operaciones aéreas de corto alcance. Si bien, existen desarrollos viales de baja longitud en el extremo oriental de este departamento, paralelos al Río Orinoco, tendientes a conectar la línea norte – sur entre Puerto Carreño e Inírida; actualmente no ofrecen continuidad.

Mapa 2. Malla vial de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía



Fuente: DNP (2022).

En contraste, para ilustrar la reducida dotación vial de los departamentos Guaviare, Meta y Casanare, es relevante mencionar que el promedio nacional de densidad vial es de 179 m/km<sup>2</sup>; mientras que el mismo indicador en estas entidades territoriales toma valores de 37 m/km<sup>2</sup> en Guaviare, 87m/km<sup>2</sup> en Meta y 141 m/km<sup>2</sup> en Casanare. Es decir, los departamentos mencionados tienen dotaciones viales menores equivalentes al 21 %, 49 % y 79 % del promedio nacional.

En cuanto a la densidad de la red vial pavimentada en las mismas entidades territoriales, se resalta que, Guaviare no cuenta con vías pavimentadas en su jurisdicción, y en Meta y Casanare este indicador de oferta vial toma valores de 8 y 25 m/km<sup>2</sup>, respectivamente, ambos valores por debajo del promedio nacional, que es de 32 m/km<sup>2</sup> (DNP, 2022).

Respecto al modo aéreo, Colombia cuenta con 47 aeropuertos controlados y 739 aeropuertos y aeródromos no controlados, para un total de 786 infraestructuras que prestan servicios aeroportuarios en el territorio nacional. En los departamentos de Guaviare, Meta,

Casanare y Guainía existen 282 aeropuertos y aeródromos, que equivalen al 36 % del total nacional (Aerocivil, 2022).

Sin embargo, el número de aeropuertos controlados en la región es bajo. En los cuatro departamentos mencionados se ubican tan solo cuatro aeropuertos con control aéreo (en las capitales departamentales), representando solamente un 8 % del total de los aeropuertos controlados del país. Lo anterior revela una baja oferta, teniendo en cuenta que el área de estos cuatro departamentos equivale al 22 % del territorio nacional y que en ellos residen más de 1,65 millones de sus habitantes.

La situación expuesta trae como consecuencia una limitada conectividad aérea de la región y, más específicamente en el departamento de Guainía, donde se evidencia una condición de alta vulnerabilidad de sus habitantes y visitantes ya que no existe comunicación terrestre con el centro del país. Por eso, las condiciones actuales de infraestructura y capacidad del aeropuerto César Gaviria Trujillo (localizado en Inírida) requieren ser mejoradas, de acuerdo con el diagnóstico realizado por Aerocivil en el año 2017.

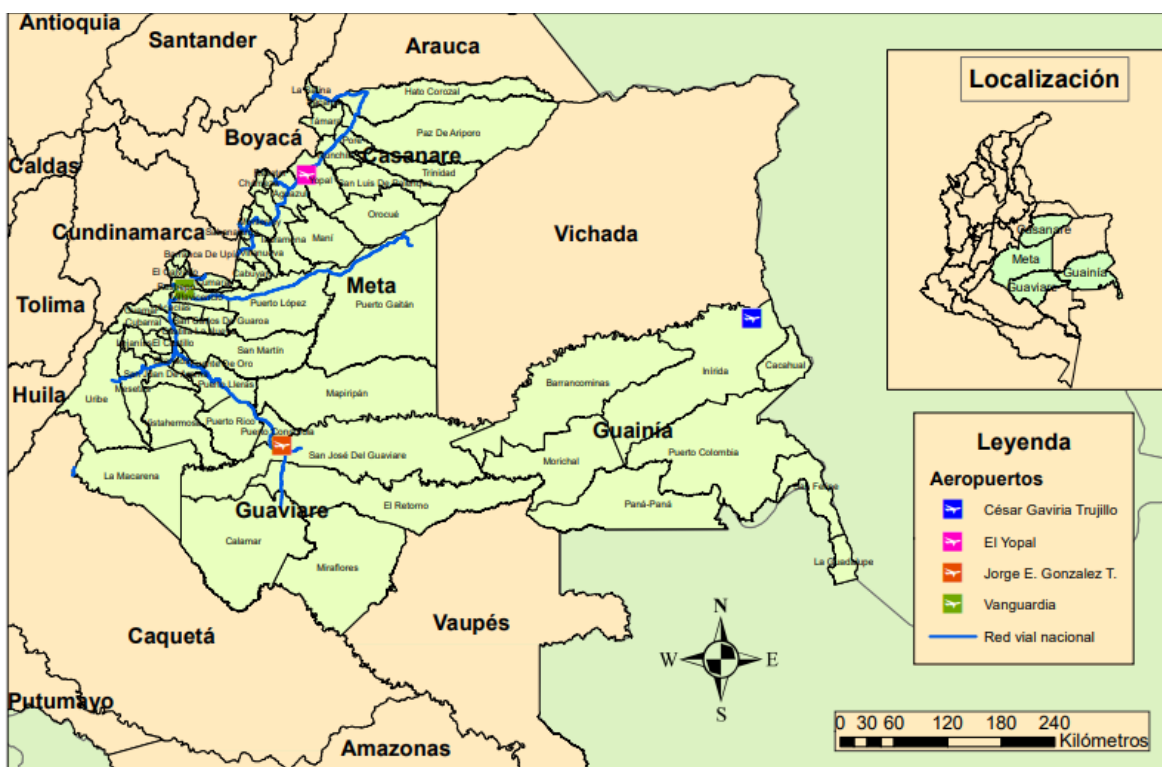
Los aeropuertos controlados ubicados en las capitales departamentales sirven predominantemente a la región noroccidental. La distancia entre los aeropuertos de los departamentos de Casanare, Meta y Guaviare es aproximadamente 200 km, resaltando que el aeropuerto de Inírida, Guainía, está a una distancia mayor de ellos (aproximadamente 400 km hacia el oriente). Los aeropuertos controlados de la zona se enlistan a continuación en la Tabla 6, y sus ubicaciones se visualizan en el Mapa 3.

Tabla 6. Red de aeropuertos controlados en la Región Llanos

Departamento	Nombre aeropuerto
Casanare	El Yopal
Meta	Vanguardia
Guaviare	Jorge E. González T.
Guainía	César Gaviria Trujillo

Fuente: Aerocivil (2022).

Mapa 3. Red de aeropuertos controlados en Guaviare, Meta, Casanare y Guainía



Fuente: DNP (2022).

De los cuatro aeropuertos de las capitales departamentales, ninguno de ellos es internacional ni concesionado. En cuanto a la operación de la red, es importante señalar que los aeropuertos controlados y no controlados de los cuatro departamentos participan con un 6,5 % de los vuelos totales realizados en el país. Por otro lado, su contribución al total nacional de operaciones en aeropuertos y aeródromos no controlados asciende al 28 % de

los vuelos que se realizan anualmente desde aeropuertos no controlados en Colombia (Aerocivil, 2022)<sup>19</sup>.

En ese sentido, se destaca que una oferta de infraestructura de transporte adecuada es crucial para el desarrollo económico, no solo por sus efectos directos sobre la actividad económica del país, sino también por sus efectos indirectos sobre la productividad, dinamizándose estos últimos al mejorar la integración entre los centros de producción y de consumo (Fedesarrollo, 2006).

Ahora bien, como se ha mencionado, la Región Llanos, particularmente los cuatro departamentos en los cuales se proponen intervenciones en la infraestructura de transporte, tienen bajas densidades viales frente al promedio nacional y una alta proporción de su infraestructura carretera está construida en materiales con poca durabilidad, que se degradan bajo las condiciones climáticas. Lo mencionado trae como consecuencia que las cadenas productivas instaladas en el territorio tengan hoy un poco de desarrollo dado que absorben altos costos de transporte asociadas a las grandes distancias a cubrir, el desgaste de los vehículos y las mínimas condiciones de seguridad ofrecidas por un sistema de carreteras de bajas prestaciones. Aunque las producciones ganaderas son importantes en los departamentos de esta región, en la mayoría de los casos, el sector agrícola está compuesto de familias de productos y cadenas con un bajo nivel de desarrollo y consolidación, según se verifica en las áreas dedicadas, las productividades, los rendimientos, las contribuciones al PIB, entre otros parámetros.

A continuación, se presenta una caracterización de aquellos sectores productivos en los departamentos de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía, que hoy por hoy absorben los altos costos citados en el traslado de insumos, bienes procesados y personas, los cuales experimentarían mejoras en su eficiencia económica con la introducción de las obras propuestas en la infraestructura de transporte regional. La problemática descrita es generalizada para los cuatro departamentos, y los apartados siguientes buscan aportar información específica para cada territorio.

### **3.1. Estado de la Conectividad y la Competitividad en el departamento de Guaviare**

La disponibilidad de infraestructura de transporte carretero en el departamento de Guaviare es de 37 m/km<sup>2</sup> y equivale aproximadamente al 21 % del promedio nacional, cuyo valor es de 179 m/km<sup>2</sup>. Esta brecha se hace más grave si se tiene en cuenta que en el eje económico correspondiente al tramo La Ganadera, que conecta con el Meta, no existe

---

<sup>19</sup> Las cifras citadas toman como base los totales de 2019, último año antes de la emergencia sanitaria declarada por la pandemia atribuida a la COVID 19, en el cual se tuvieron operaciones normales (no restringidas) durante los doce meses del año.

infraestructura vial pavimentada (DNP, 2022). Tales condiciones inciden negativamente en las posibilidades de desarrollo y consolidación de la competitividad de la economía departamental, cuyos renglones y actividades principales se presentan para los principales ejes viales que se despliegan sobre el territorio.

El eje económico *La Ganadera*<sup>20</sup> es considerado la principal arteria de desarrollo del departamento del Guaviare, paralela al río Guaviare, garantizando la intermodalidad del transporte fluvial y terrestre con la proyección de interconexión con el vecino departamento del Meta en el municipio de Mapiripán. Como reconocimiento por la formulación del *Plan Vial Departamental*, el Ministerio de Transporte asignó recursos para realizar los estudios y diseños de la estructura de pavimentos e inventario de esta vía, actividad ejecutada con éxito. Dado que la vía fue puesta al servicio por la comunidad con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 99 de 1999, por la cual se crea el Sistema Nacional Ambiental, no se requiere proceso de Licenciamiento Ambiental y las intervenciones solamente requieren la formulación de un *Plan de Adaptación a la Guía Ambiental*. Aun con dicha ventaja administrativa, es un corredor que actualmente se encuentra en mal estado y requiere inversiones para su mejoramiento.

Otra circunstancia por la cual toma gran importancia su intervención es que conduce a un de los denominados Espacios Territoriales de Capacitación y Reincorporación<sup>21</sup>(ETCR) , lugar localizado en la vereda Boquerón, en el cual habitan excombatientes de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia tras la dejación de armas.

Por su parte, el Eje Económico *Nuevo Tolima*<sup>22</sup>, es considerado de vital importancia porque su inicio en el sector denominado *La Virgen* en la ruta nacional 7506 conduce a los principales sitios turísticos de la Serranía de la Lindosa y las pinturas rupestres. Se trata entonces del tercer eje económico de las vías incluidas en el Plan Vial y conduce hacia el departamento del Meta por el trazado de la Marginal de la Selva que es una vía troncal proyectada desde 1963 y tiene su inicio en La Paz, Bolivia, atravesando los demás países bolivarianos hasta terminar en Caracas, Venezuela. Este Eje económico de la región activa la comercialización de productos agrícolas, ganaderos, piscícolas y lecheros hacia la capital guaviareense y conecta intermodalmente con el río Guayabero.

---

<sup>20</sup> Vía 75GV14 Agua Bonita - Florida 2 - El Morro - Boquerón - Sabanas Villa Julia - Charras.

<sup>21</sup> Espacios Territoriales de Capacitación y Reincorporación o ETCR: lugares destinados para la capacitación, el desarrollo de proyectos productivos y la participación comunitaria de la población en reincorporación (ver CSIVI, CTR, Decreto 1274 de 2017, Decreto 2026 de 2017, Reincorporación y ZVTN). A partir del Decreto 1629 de 2019, se nombrará antiguo ETCR.

<sup>22</sup> Vía 75GV15-1 Cruce ruta central - La Virgen - Nuevo Tolima - El Capricho -Puerto Cachicamo.

En el sector del corregimiento *El Capricho*, es posible el acceso al Espacio Territorial de Capacitación y Reincorporación (ETCR) Colinas, mediante la vía departamental 75GV20, considerada como una alternativa de comunicación con el departamento del Meta, al ofrecer opción de comunicación con en el municipio de La Macarena.

Por su parte, la vía *Los Guarumos*<sup>23</sup> conduce al ETCR Colinas y ofrece acceso terrestre a varios ramales veredales. Al ser una vía abierta al servicio por las comunidades, su intervención no requiere licenciamiento ambiental, similar situación a la descrita para el eje económico La Ganadera.

En el departamento de Guaviare, las actividades productivas giran alrededor del sector agropecuario y dependen de la conectividad ofrecida por los ejes viales reseñados, cuyas condiciones de estado, niveles de servicio y costos de transporte inducidos por supuesto inciden sobre la estructura de costos de las cadenas productivas. Los renglones económicos más importantes, actualmente impactados negativamente por el mal estado de la red carretera, son los servicios, la explotación forestal, la pesca y, en los últimos años, la ganadería y la agricultura. Los principales cultivos permanentes son plátano (61 %), piña (17 %), chontaduro (12 %) y caña panelera (9 %), mientras que los principales cultivos transitorios son yuca (61 %), arroz seco (24 %) y maíz (13 %) (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2022), existiendo otras producciones con menor contribución.

Adicionalmente, se destaca la ganadería vacuna en las planicies de tierra firme. La producción se distribuye en consumo interno y mercado regional en el cual los bovinos de engorde tienen como destino Meta, Cundinamarca y el Distrito Capital. Por su parte, la leche se comercializa en el mercado local para consumo en crudo y una fracción se destina a la producción de derivados lácteos con baja estandarización en la producción. De acuerdo con el censo bovino de 2022, en Guaviare existen cerca 0,53 millones de cabezas en aproximadamente 5.000 fincas (Instituto Colombiano Agropecuario [ICA], 2022). Al tratarse de corredores viales en los que actualmente la transitabilidad es deficiente, el impacto adverso del encarecimiento de los bienes de consumo básico es absorbido por las comunidades, al transferirse los altos costos de transporte a los precios de la canasta básica.

Paralelamente, las actividades económicas del sector turístico generan cerca de 500 empleos directos e indirectos, promueven el rescate del patrimonio cultural y natural, contribuyen a disminuir la tasa de deforestación y el departamento presenta una ocupación hotelera actual del 44 % frente al 50 % promedio nacional (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2022). Sin embargo, las interacciones con la comunidad y los microempresarios

---

<sup>23</sup> Vía 75GV09 Central - Caño Bonito - Cerritos - Puerto Socorro - Mirolindo, que intercomunica un eje vial nacional (Ruta 7506) y las vías departamentales 75GV15-1 y 75GV20.

del sector turístico lideradas por la Secretaría de Cultura y Turismo en diversos espacios participativos han permitido establecer que el mal estado de la infraestructura vial implica que el componente de transporte consume la mayoría de los recursos del turista en la canasta de servicios, beneficiando casi exclusivamente a los operadores especializados, dejando a los demás eslabones de la cadena de valor turística, con un bajo ingreso.

También se resalta que, existen varias experiencias de desarrollo reciente en turismo comunitario que posibilitan la inclusión económica de excombatientes y colonos, y se enfocan en atractivos turísticos que incluyen senderos para avistamiento de aves, recorridos para avistamiento de la *Inea geoffrensis* (delfín de agua dulce, tonina), baños recreativos, náutica básica, observación botánica y rutas para visita de sitios de valor arqueológico (arte rupestre), entre los más sobresalientes. De tal forma, con la inversión en infraestructura vial se impactará positivamente las iniciativas de turismo consolidando este sector económico en el Departamento.

### **3.2. Estado de la Conectividad y la Competitividad en el departamento de Meta**

El departamento del Meta tiene una densidad vial de 87 m/km<sup>2</sup> (DNP, 2022), indicador que equivale aproximadamente a la mitad del promedio nacional, cuyo valor es 179 m/km<sup>2</sup>, y que se convierte en determinante de los niveles de productividad y competitividad departamental, especialmente si se tiene en cuenta que el 68% de esta dotación vial recae en responsabilidad de los municipios.

La estructura de producción de la región del Ariari metense está basada fundamentalmente en anillos de economía campesina agropecuaria y la extracción de recursos naturales, con áreas aisladas con presencia de cultivos ilícitos.

Ahora bien, la fertilidad de los suelos de la región ha permitido el implante de cultivos con altos estándares de calidad, por lo cual este territorio se considera primordial en materia de seguridad alimentaria para el departamento, la región central y para el país entero. Sin embargo, la capacidad productiva no se aprovecha actualmente en su pleno potencial dado el deficiente estado y la baja densidad vial de la red departamental.

El perfil económico del departamento del Meta señala como actividades relevantes la minería (específicamente la explotación de hidrocarburos), el renglón de agricultura, ganadería y pesca, y la administración pública y defensa (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2022). Según el censo bovino de 2022, en el Meta existen cerca de 2,3 millones de cabezas en aproximadamente 20.000 fincas (ICA, 2022).

En la estructura agrícola del departamento se identifica la palma de aceite (44 %) como el cultivo permanente dominante, seguido de plátano (28 %), piña (8 %) y cítricos (5 %). Por

su parte, los cultivos transitorios están marcados por el peso relativo del arroz (36 %) y el maíz (31 %). Aunque las exportaciones están dominadas por productos minero-energéticos (96 %), la industria básica y los productos agroindustriales y agropecuarios le siguen en aporte (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2022), siendo altamente sensibles en su estructura de precios al componente de costos asociados al transporte.

Las actividades turísticas captan apenas el 0,2 % de llegadas de extranjeros al territorio nacional, que sumados con los viajeros domésticos permiten consolidar ocupaciones hoteleras actuales del 36 % (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2022). La promoción del departamento se estructura en torno a cuatro (4) rutas principales: Piedemonte, Amanecer, Embrujo y Sierra de La Macarena, cada una de las cuales ofrece atractivos diversos, basados en la riqueza natural, biodiversa y cultural.

De acuerdo con análisis adelantados por la Secretaría de Competitividad y Desarrollo Económico del Meta, pese a la importancia estratégica que tiene este territorio en términos de seguridad alimentaria, históricamente esta zona ha encontrado un desarrollo desigual dado que el avance de la infraestructura se ha concentrado en el piedemonte. En este sentido, esta región se encuentra desarticulada de las dinámicas económicas y sociales y depende de las precarias alternativas de conectividad que limitan el acceso a los nodos regionales y subregionales en las cadenas de producción. Esta condición ha generado un acentuado rezago de la zona en materia de desarrollo productivo y competitividad.

En tal sentido, el no contar con infraestructura vial en buen estado dificulta la comercialización de los productos, afectando a los dos extremos de la cadena de abastecimiento, ya que, por un lado, encarece los precios para los consumidores y por el otro, disminuye el valor pagado a los productores, afectando directamente la generación de ingresos de los hogares rurales, y con esto la calidad de vida de la población y el desarrollo de los territorios.

Partiendo de lo anterior, la apertura y conexión de nuevos desarrollos viales y de infraestructura facilitará integración subregional e interdepartamental fortaleciendo los encadenamientos productivos y la provisión de bienes y servicios asociados a las actividades agropecuarias y de turismo, especialmente. La mayor disponibilidad de productos y de materias primas permitirán aumentar la competitividad y acceder con mayores ventajas a los mercados regionales, nacionales e internacionales al integrarse con eficacia a los circuitos de comercialización.

En términos de gobernanza, la integración regional conllevará a una mayor presencia del Estado, articulando un control para la sustitución de cultivos ilícitos e intervención en el

conflicto derivado de la presencia de grupos armados que obligan al desplazamiento de la población.

### 3.3. Estado de la Conectividad y la Competitividad en el departamento de Casanare

La red vial del Casanare está bajo responsabilidad de los municipios en más del 76 % de su longitud, y en cuanto al tipo de superficie, el 52 % de la red secundaria y el 95 % de la red terciaria no está pavimentada (Gobernación de Casanare, 2021). El hecho de que tan alta porción de las vías esté hecha en material afirmado o tierra, se convierte en un condicionante para la competitividad de la economía departamental dado que el costo final de los bienes primarios es altamente susceptible a los costos de transporte.

Casanare es un departamento con gran diversidad de recursos naturales, representatividad en patrimonio histórico y un gran proveedor a nivel nacional de arroz, palma de aceite y ganadería. Debido a lo anterior, el estado de la infraestructura vial es un factor decisivo en la conformación de un mercado amplio y en la vinculación de las regiones aisladas de la geografía nacional a las economías regionales y nacionales.

Esto hace necesarios los esfuerzos para optimizar la disponibilidad de vías de comunicación terrestre, con miras a mejorar los resultados del departamento en el *Índice Departamental de Competitividad*, dentro del cual se ubica en el lugar 15 de 33. Puntualmente, las condiciones deficientes de la infraestructura carretera inciden en la facilidad de hacer negocios en el departamento, pilar del índice en el que el departamento ocupa el puesto 21 de 33. Lo anterior se traduce en que gran parte de los regiones económicas que necesitan una mejora significativa dentro de la región están ligados a las facilidades de accesos (principalmente terrestres) para la transferencia de mercados, tecnologías y potenciar el interés de nuevos inversionistas en una región con alto potencial y capacidad agropecuaria, de interés nacional por la diversidad ecológica y producción sostenible.

En este sentido, en los últimos cinco años, el departamento de Casanare ha logrado una inversión de 426 mil millones de pesos en sus activos viales, de los cuales el 6 % está representado en mantenimientos rutinarios y periódicos, el 44 % en mejoramiento de la red vial secundaria y el 50 % construcción de puentes de la red vial secundaria, inversiones complementarias a las realizadas por los municipios en la red terciaria.

La priorización de la vía Trinidad - Bocas del Pauto como eje estratégico ha sido una prioridad en las décadas recientes. Es así como, en 2004, se fijó la meta de pavimentar 35 km a través del programa vial denominado *Plan 2500* con el que se logró intervenir los primeros 10 km que hoy se encuentran pavimentados. A través de acciones coordinadas de las administraciones municipales y departamental y la gestión ante las compañías petroleras

que hacen presencia en la zona de influencia directa del proyecto, se ha venido interviniendo el tramo vial, con mejoramientos a nivel de un bajo terraplén y afirmados en crudo de río que han permitido la movilización de los principales productos del municipio.

De acuerdo a información aportada por la Secretaría de Infraestructura del Departamento de Casanare, se evidencia el volumen creciente de vehículos y el peso de la carga en gran parte del año, se presentan dificultades en el tránsito, por la baja calidad de la capa superficial, la ausencia de comodidad en el uso y riesgos viales, lo que se traduce en mayores costos operacionales y, en algunos casos, grandes pérdidas económicas por siniestros viales en los que se pierden las cargas y los vehículos de transporte de carga sufren daños complejos en su estructura.

En cuanto a los sectores económicos que percibirían beneficios de la optimización de la infraestructura vial, el perfil económico de Casanare identifica la predominancia de actividades en el renglón de minería y canteras, el renglón de agricultura, ganadería y pesca, y los servicios y hotelería (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2022). En Casanare existen cerca de 2,2 millones de cabezas bovinas, en aproximadamente 16.500 fincas (ICA, 2022). En el sector industrial, sobresale la elaboración de productos de molinería, almidones y productos derivados del almidón; mientras que en la estructura agrícola del departamento se identifica la palma de aceite (69 %) como el mayor cultivo permanente, seguido de plátano (11 %) y piña (10 %). De su lado, los cultivos transitorios muestran el arroz (97 %) como preponderante (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2022). Similarmente al Meta, la ocupación hotelera en el departamento es del 36 % (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2022).

#### **3.4. Estado de la Conectividad y la Competitividad en el departamento de Guainía**

En el departamento de Guainía existen 5 aeródromos no controlados, además del aeropuerto César Gaviria Trujillo (único aeropuerto controlado del departamento y con Esquema de Planificación Aeroportuaria), ubicado en el municipio de Inírida, su centro más poblado y capital departamental. Inírida limita por el occidente con el municipio Barrancominas y el corregimiento Morichal; en el sur, con el corregimiento Puerto Colombia y en el oriente con el corregimiento Cacahual y la República Bolivariana de Venezuela. Este aeropuerto contribuye con el 85 % de vuelos y movilización de pasajeros y carga originados en el departamento (Aerocivil, 2022), predominancia que ratifica la necesidad de adelantar las inversiones que se plantean en el presente documento.

De acuerdo con el estudio llevado a cabo en 2020, por la Empresa Nacional Promotora del Desarrollo Territorial (ENTerritorio), con el propósito de establecer lineamientos y diagnósticos técnicos para el mejoramiento de aeródromos de las entidades territoriales

objeto del convenio interadministrativo 219142 (Aerocivil, 2020), existen algunas limitaciones para la operación segura de la infraestructura del aeropuerto César Gaviria Trujillo, del municipio de Inírida.

Dicha instalación aeroportuaria no cuenta con luces de aproximación ni luces de pista, hecho que limita la operación a horarios diurnos. Adicionalmente, no ofrece el servicio de salvamento y extinción de incendios en la plataforma y la pista, lo que incumple estándares de la normativa colombiana RAC14 sobre operación de aeródromos, aeropuertos y helipuertos.

La pista cuenta con una longitud efectiva de 1.930 metros y un ancho de 30 metros que carecen de zonas de seguridad en ambos extremos (denominadas RESA, por su sigla en inglés, *Runway End Safety Area*), no cuenta con plataformas para viraje y los márgenes no están pavimentados. Si bien, dispone de señalización horizontal (demarcación) en la pista, esta se encuentra en mal estado y las canalizaciones para el drenaje de aguas se encuentran taponadas (Aerocivil, 2020).

En la plataforma de estacionamiento de aeronaves no existe iluminación y tampoco zonas para *handling*, esto es, el conjunto de actividades y operaciones que permiten que el avión pueda llevar a cabo la carga y descarga de pasajeros, mercancía y equipaje. Sin embargo, sí existen varios carros para el traslado de los equipajes de las aeronaves al edificio terminal. En sus condiciones actuales, la plataforma permite atender un máximo de 15 operaciones/hora (Aerocivil, 2020).

Por su parte, la torre de control tiene una altura de 16 metros con 4 plantas, incluyendo el fanal. Aloja la sala de equipos, la sala técnica y tiene una sala de control aéreo con una sola posición, aunque esta última no ofrece un área de descanso ni cocina. A su vez, el edificio terminal cuenta con un área en planta de aproximadamente 2.100 m<sup>2</sup> dispuestos en una superficie rectangular con unos 55 m de largo y 22 m de ancho y una distribución en altura que consta de dos plantas, distribuidas en planta primera (salidas y llegadas) y planta segunda (área de cafetería y oficinas para alquiler). La terminal dispone de áreas específicas de vestíbulo de acceso de pasajeros, sala llegada de pasajeros, áreas de registro (6), baterías de baños (3), locales comerciales (4), oficinas para estampilla de pasajeros, oficinas para aerolíneas, áreas de manejo de equipaje, zona de comidas, oficinas administrativas y áreas de circulación (Aerocivil, 2020).

El aeropuerto no cuenta con una zona destinada a sanidad, únicamente hay una camilla dispuesta en un pasillo y no se dispone de medicamentos ni elementos básicos para la prestación de servicios médicos. La infraestructura del terminal aéreo tiene capacidad para albergar comercio, servicios de sanidad, áreas administrativas, zona de policía

aeroportuaria y de turismo, sin embargo, el edificio de pasajeros se encuentra subutilizado y en estado de deterioro (Aerocivil, 2020).

La limitada capacidad de operación aérea en el municipio de Inírida causada por la insuficiente infraestructura aeroportuaria para la atención de la demanda en criterios de cumplimiento de normativa nacional, tiene como resultado impactos negativos de orden social y económico para el desarrollo competitivo para el Departamento y la Región Llanos. Teniendo como determinante que en Inírida se ubica el único aeropuerto que concentra el acceso aéreo al departamento del Guainía, se reconoce que este es el ingreso más ágil de carga y pasajeros que tiene el territorio; por lo cual, la movilidad de personal médico, militar, gubernamental, turista, población en general e insumos, depende de la capacidad de operación de dicha infraestructura aeroportuaria.

En resumen, las limitaciones del aeropuerto en su capacidad, el estado de su infraestructura, su carencia de instalaciones para la seguridad aeronáutica, y las fuertes limitantes en su horario de operación, sumadas a que se trata de la única infraestructura de transporte que permite la comunicación con el centro del país, contribuyen a la baja conectividad de la red de transporte y el bajo desarrollo de la competitividad de la Región Llanos, constituyéndose en argumentos que sustentan las necesidades de inversión.

#### **4. DESCRIPCIÓN DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN**

En esta sección se presenta el objetivo general, el plan de acción y se describen de manera general las intervenciones sobre la infraestructura de transporte de los departamentos de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía, proyectos que deberán cumplir con los requisitos establecidos para la financiación con recursos del SGR. Comprenden las acciones sobre el modo carretero en Guaviare, Meta y Casanare y en infraestructura aeroportuaria en Inírida, Guainía. El contenido técnico resumido, sustenta los ocho proyectos de inversión a declararse de importancia estratégica, cada uno de los cuales deberá tramitar una operación de crédito para su financiamiento, y las aprobaciones correspondientes ante el Órgano Colegiado de Administración y Decisión (OCAD).

##### **4.1. Objetivo general**

Fortalecer la conectividad y la competitividad de la Región Llanos a través de las intervenciones sobre la infraestructura de transporte en el modo carretero en Guaviare, Meta y Casanare, y en infraestructura aeroportuaria en Inírida, Guainía.

##### **4.2. Plan de Acción**

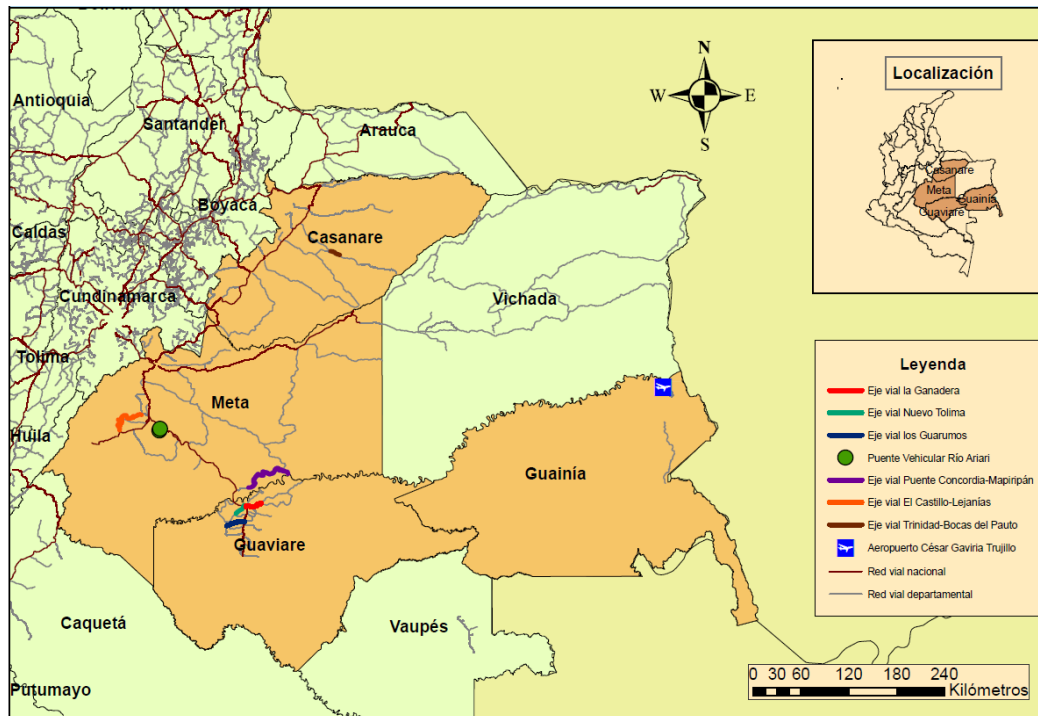
El Plan de Acción del presente Documento CONPES de Declaratoria de Importancia Estratégica muestra la financiación y materialización de los ocho (8) proyectos de inversión como se describe a continuación.

La gestión requerida está a cargo de las Gobernaciones, entidades que deberán adelantar los trámites necesarios ante el OCAD respectivo, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y la entidad financiera de redescuento, para garantizar los recursos y posteriormente, llevar a cabo los procesos de contratación que permitan la ejecución de las obras. Asimismo, las entidades ejecutoras serán las encargadas de la supervisión de las intervenciones, y serán las responsables de la calidad y oportunidad, además del logro de los resultados. El DNP, a través de la Dirección de Seguimiento, Evaluación y Control del SGR (DSECSGR), entre el 2022 y el 2026, realizará el seguimiento y la divulgación del avance de los ocho proyectos de inversión para el mejoramiento de la competitividad de la Región Llanos, en ejercicio de sus competencias misionales.

#### **4.3. Información técnica de los proyectos**

Las ocho (8) intervenciones contempladas para la infraestructura de transporte de la Región Llanos se presentan en el Mapa 4, abarcando intervención vial al norte en el departamento de Casanare, al occidente en Meta, al sur en los proyectos de Guaviare y al oriente en el aeropuerto de Inírida. Por su parte, en la Tabla 7 se presentan los valores totales estimados de los proyectos de inversión.

Mapa 4. Localización de los ocho (8) proyectos de infraestructura - Región Llanos



Fuente: DNP (2022).

Tabla 7. Valores totales estimados de los proyectos

Proyecto	Departamento	Valor estimado del proyecto (Millones de pesos)
Aeropuerto César Gaviria Trujillo	Guainía	179.808
Eje Vial la Ganadera	Guaviare	179.808
Eje Vial Nuevo Tolima	Guaviare	60.664
Eje Vial Los Guarumos	Guaviare	49.805
Puente vehicular sobre el río Ariari	Meta	72.642
Mejoramiento vía El Trincho – Mapiripán	Meta	194.345
Vía el Castillo-Lejanías-Mesetas	Meta	120.249
Vía Trinidad - Bocas del Pauto	Casanare	179.808
Valor Total de los proyectos		1.037.129

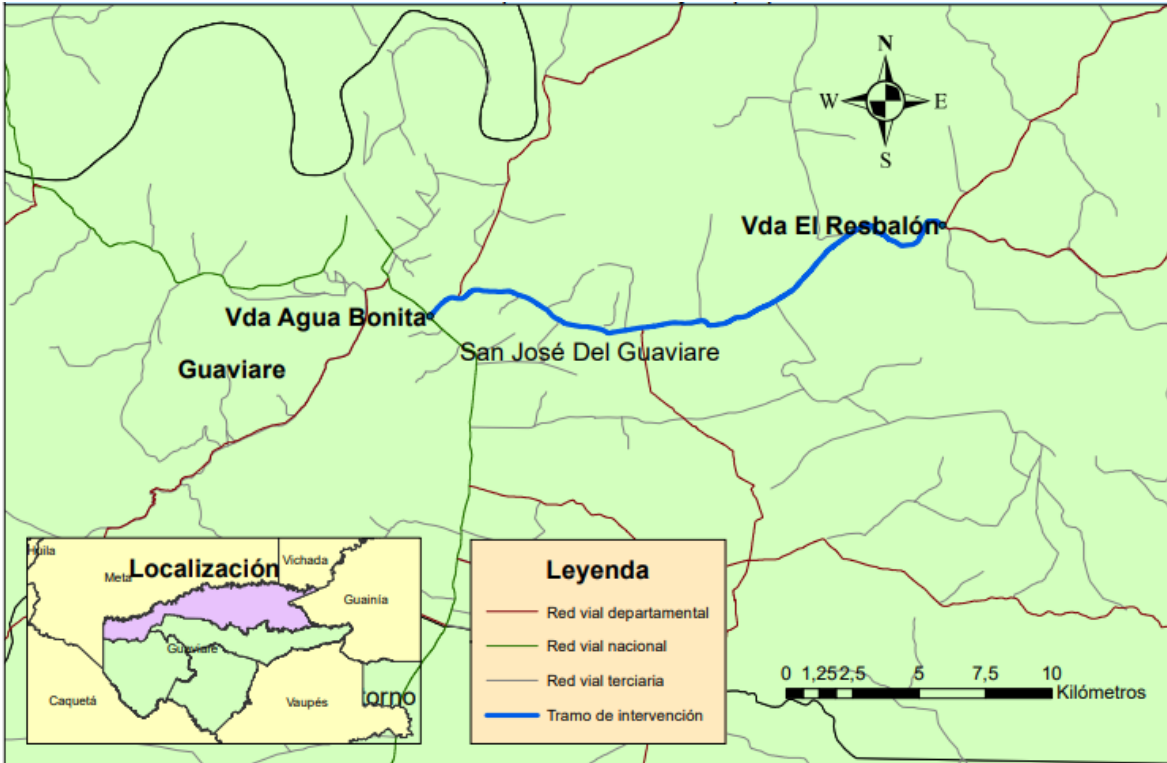
Fuente: DNP (2022).

#### 4.3.1. Eje vial La Ganadera – Guaviare

El proyecto de inversión identificado con el código BPIN 2022000070010 denominado *Optimización del Eje Vial y Económico La Ganadera para la competitividad del*

*Departamento del Guaviare*, contempla la ejecución aproximada de 23 km de vía y una superficie de rodadura en pavimento asfáltico, según se ilustra en el Mapa 5. El tramo vial que se pretende mejorar comunica los municipios de San José del Guaviare (Guaviare) y Mapiripán (Meta).

**Mapa 5. Localización del eje vial La Ganadera - Guaviare**



Fuente: DNP (2022).

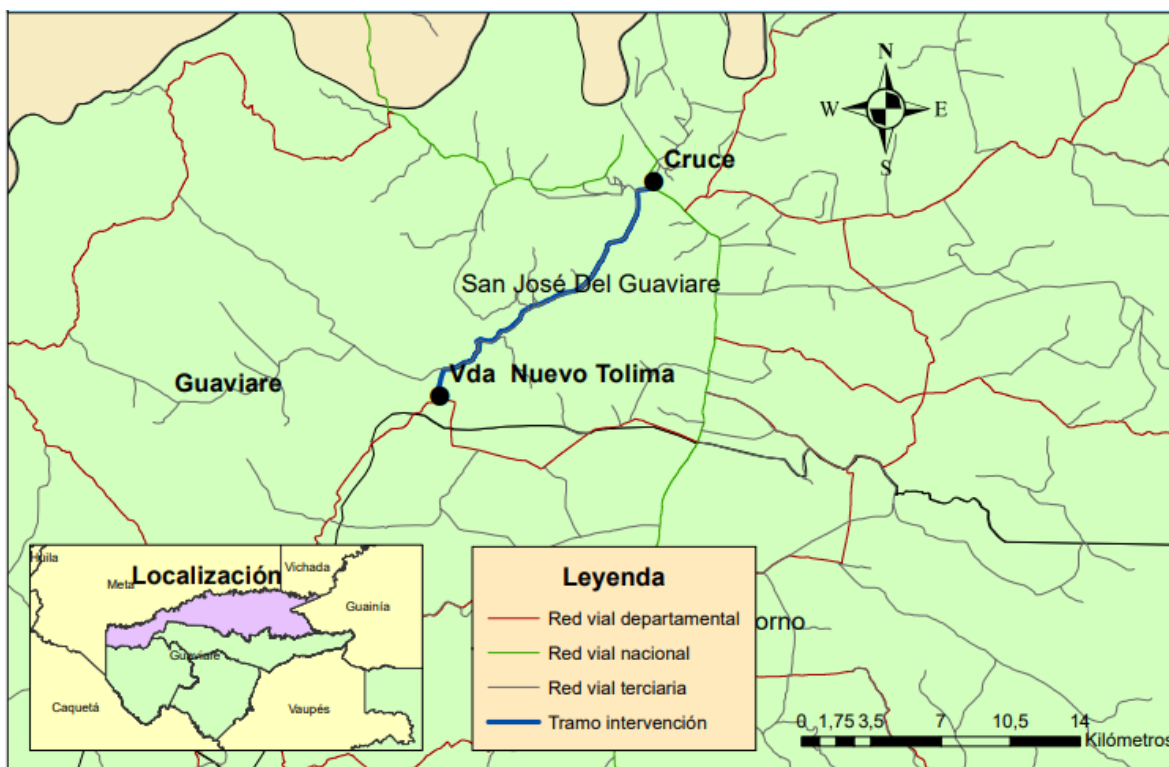
La vía propuesta, prestará un servicio que optimizará las condiciones de conectividad de los habitantes y visitantes de los municipios inicio y fin del tramo y de las veredas intermedias, reduciendo los tiempos de desplazamiento en 1 hora y 52 minutos (con un ahorro en tiempo de viaje equivalente al 50 %), y aumentando la velocidad de circulación de 25 a 60 km/h en la mayoría de los tramos, por las mejoras en especificaciones. Asimismo, contribuirá a la competitividad y a la reactivación económica regional, en tanto beneficiará el transporte de las producciones de arroz, maíz, yuca, cacao, plátano, piña, caucho, chontaduro, caña panelera y actividades ganaderas.

#### 4.3.2. Eje vial Nuevo Tolima – Guaviare

El proyecto de inversión identificado con el código BPIN 2022005950020 denominado *Optimización del Eje Vial y Económico Nuevo Tolima para la competitividad*

del Departamento del Guaviare consiste en el mejoramiento de aproximadamente 11 km, desde el inicio del cruce de la vía Nacional 7506 a la altura del PR 74 500 (K 0+000), con punto final a la altura de la vereda Nuevo Tolima (K 11+000), a través de la construcción de una estructura de pavimento con placa huella<sup>24</sup> (ver Mapa 6).

Mapa 6. Localización del eje vial Nuevo Tolima - Guaviare



Fuente: DNP (2022).

Este eje vial es considerado de vital importancia porque su inicio en el sector denominado La Virgen en la ruta vía nacional 7506 conduce a los principales sitios turísticos de la Serranía de la Lindosa, las pinturas rupestres de más de 20.000 años de antigüedad y ríos de colores. Es considerado el eje económico de las vías incluidas en el Plan Vial Departamental y conduce hacia el departamento del Meta por el trazado de la Marginal de la Selva que es un vía Troncal proyectada desde 1963 y tiene su inicio en La Paz (Bolivia), atravesando los demás países bolivarianos hasta terminar en Caracas (Venezuela). Este Eje económico de la región activa la comercialización de productos agrícolas, ganaderos,

<sup>24</sup> Las consideraciones ambientales de la Corporación de Desarrollo Sostenible del Norte y el Oriente Amazónico (CDA) y de Parques Nacionales Nturales, relacionadas con la aprobación de proyectos de infraestructura vial, restringen las tipologías estructurales de pavimento a soluciones tipo *placa huella*, dado que el eje vial atraviesa la Serranía La Lindosa, Zona de reserva sustraída

piscícolas y lecheros hacia la capital guaviarense y conecta intermodalmente con el río Guayabero. En el sector del corregimiento El Capricho, es posible el acceso al ETCR Colinas, mediante la vía Departamental 75GV20 y es considerada como una alternativa de comunicación con el municipio del La Macarena Meta.

La vía prestará servicio y mejorará las condiciones de conectividad de los habitantes y visitantes de los municipios y las veredas intermedias, reduciendo los tiempos de desplazamiento en 2 horas y 24 minutos para el tramo total (con un ahorro en tiempo de viaje equivalente al 50 %), aumentando la velocidad de circulación de 20 a 40 km/h, por cuenta de la optimización en la superficie de rodado, que aporta mayor transitabilidad.

#### 4.3.3. Eje vial Los Guarumos – Guaviare

El proyecto de inversión denominado *Optimización del Eje Vial y Económico Los Guarumos para la competitividad del Departamento del Guaviare*, identificado con el código BPIN 2022005950019, contempla la ejecución de aproximadamente 12,5 km de vía (ver Mapa 7), con una estructura de pavimento en placa huella<sup>25</sup>.

Mapa 7. Localización del eje vial Los Guarumos - Guaviare



Fuente: DNP (2022).

<sup>25</sup> Las longitudes de placa huella superan en algunos casos la longitud de 500 m, siendo necesario prolongar su extensión hasta la cubrir la longitud total requerida para salvar las pendientes del terreno.

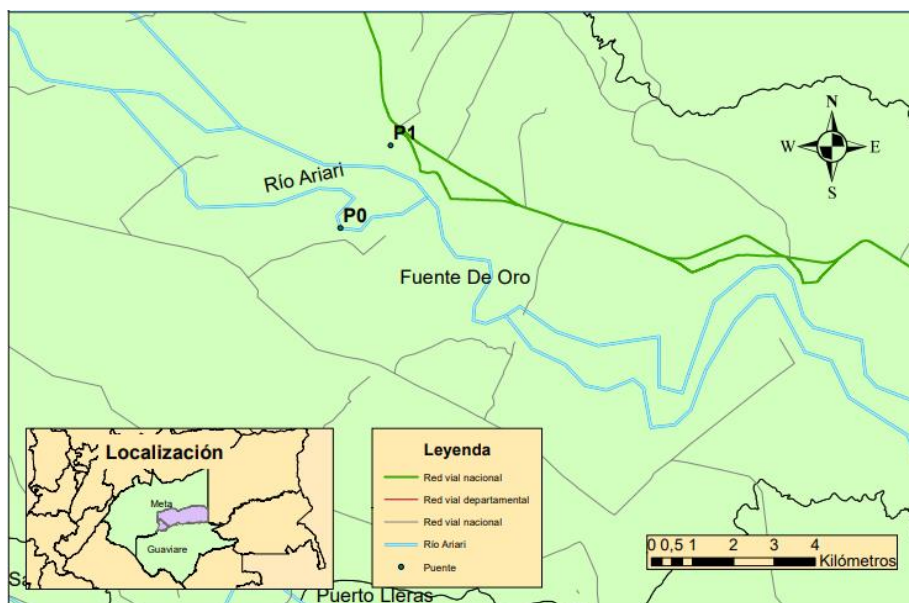
Este eje económico toma gran importancia por la intercomunicación del eje vial nacional 7506 y las vías Departamentales 75GV15-1 y 75GV20 que conduce desde su inicio en el municipio de Calamar, Retorno, San José del Guaviare con el municipio de la Macarena en el Departamento del meta, conduciendo a sitios turísticos como las pinturas rupestres de más de 20.000 años de antigüedad y termales. Se beneficiará el transporte de la producción de arroz, maíz yuca, cacao, caña panelera, plátano y piña, al igual que ganadería y piscicultura, existente en los costados de la franja vial.

El tramo vial comunica las veredas de Ruta Central, Caño Bonito, Cerritos, Alto Cerritos y Capricho y prestará mejor conectividad a los beneficiarios gracias a una reducción de los tiempos de desplazamiento en 90 minutos (con un ahorro en tiempo de viaje equivalente al 60 %), aumentando la velocidad de circulación de 15 a 40 km/h.

#### 4.3.4. Puente vehicular sobre el río Ariari – Meta

El proyecto de inversión identificado con el código de BPIN 2021005500205 denominado *Construcción puente vehicular sobre el Río Ariari para mejorar la intercomunicación terrestre entre las veredas del municipio de Fuente de Oro, Meta* consiste en la construcción del puente vehicular sobre el río Ariari, en inmediaciones del municipio Fuente de Oro, según se presenta en el Mapa 8.

Mapa 8. Localización del puente vehicular sobre el Río Ariari - Meta



Fuente: DNP (2022).

El puente vehicular mejorará la comunicación y las condiciones de conectividad terrestre entre las veredas del municipio de Fuente de Oro, y la zona rural del norte del municipio de Granada, reduciendo los trayectos de 75 a 15 km y los tiempos de desplazamiento en 2 horas y 45 minutos para el tramo Centro Poblado - La Cooperativa a la vereda de Puerto Triunfo y al casco urbano de Fuente de Oro (con un ahorro en tiempo de viaje equivalente al 92 %).

Asimismo, aportará una solución a la división del espacio geográfico generada por el río Ariari, situación que ha impedido la conectividad entre las dos márgenes, afectando principalmente la margen derecha, que corresponde a la mayoría del territorio municipal. La población accederá fácilmente a bienes y servicios públicos y privados que habitualmente se han ofrecido en la margen izquierda, en donde se encuentra la cabecera municipal. Específicamente, se mejorarán las condiciones para el transporte de la producción de plátano, arroz, yuca, piña, maíz, palma de aceite, patilla, maracuyá, ahuyama, guayaba, cítricos, aguacate, cacao y frutales promisorios del área de influencia.

Con el desarrollo de esta infraestructura vial en este corredor, se mejorarán las condiciones de transporte agrícola y turístico de los municipios de Puerto Rico, Puerto Lleras, Fuente de Oro y Granada, impactando directamente en la reactivación económica, el incremento en la productividad y la competitividad territorial. Adicional se permitirá al Departamento del Guaviare lograr conexiones más efectivas desde su territorio hacia el centro del país, facilitando la movilidad de productos agrícolas y turistas que se desplacen por este eje vial.

#### **4.3.5. Eje vial Puerto Concordia - Mapiripán – Meta**

El proyecto de inversión identificado con el código BPIN 20211301010351 denominado *Mejoramiento de la vía que comunica la vereda El Trincho en el municipio de Puerto Concordia, hasta el municipio de Mapiripán, en el departamento del Meta* estará definido por la ejecución de 60,12 km de vía, en una superficie de rodadura en base estabilizada con emulsión y lechada asfáltica. La vía (ver Mapa 9) permitirá reducir los tiempos de desplazamiento en una hora para el tramo Mapiripán - El Trincho (con un ahorro en tiempo de viaje equivalente al 50 %), aumentando la velocidad de circulación de 30 a 60 km/h. Las producciones que transitan regularmente son palma de aceite, plátano, piña, arroz, maíz, yuca, cacao y ahuyama, principalmente.

Mapa 9. Localización del eje vial Puerto Concordia - Mapiripán - Meta



Fuente: DNP (2022).

#### 4.3.6. Eje vial El Castillo - Lejanías – Meta

El proyecto de inversión denominado *Mejoramiento de la vía regional que comunica los municipios de El Castillo, Lejanías y Mesetas, en el departamento del Meta*, identificado con el código BPIN 2021005500225 está definido por la ejecución de dos tramos cuya longitud agregada es de 55,2 km de vía en una estructura de base estabilizada con emulsión asfáltica (BEE-38) y *slurry*<sup>26</sup>, comunicando los municipios de El Castillo, Lejanías y Mesetas, según se muestra en el Mapa 10.

<sup>26</sup> El *slurry* es una lechada de consistencia pastosa, cuya base es una emulsión bituminosa o sintética enriquecida con minerales seleccionados. Le atribuye al pavimento características adecuadas para evitar el deslizamiento, acabado estético y protección superficial. También llamado mortero asfáltico.

Mapa 10. Localización del eje vial El Castillo - Lejanías - Meta



Fuente: DNP (2022).

Reducirá los tiempos de desplazamiento en 2 horas y 30 minutos aproximadamente, aumentando la velocidad de circulación de 15 a 60 km/h, permitiendo a los usuarios un ahorro del 75 % del tiempo de viaje actual, y mayor facilidad para el transporte de las cosechas de café, cacao, aguacate, naranja, guayaba, yuca, arroz, maíz y plátano, principalmente. El propósito de este proyecto es potencializar el desarrollo de la frontera agropecuaria y de la oferta ecoturística del departamento.

#### 4.3.7. Eje vial Trinidad – Bocas del Pauto – Casanare

El proyecto de inversión con código BPIN 2022000070009, *Mejoramiento a nivel de pavimento, construcción de obras de drenaje y complementarias de la vía que comunica el Municipio de Trinidad, departamento de Casanare, con el departamento del Vichada* prevé la ejecución de 30 km de estructura (ver Mapa 11), a través del mejoramiento

a nivel de pavimento asfáltico, la construcción de obras de drenaje, tres puentes vehiculares y la ampliación de la red de alumbrado público. Este tramo vial, que comunica el municipio de Trinidad, Casanare y el municipio del Santa Rosalía, Vichada, beneficiará el transporte de las producciones de petróleo, ganado, arroz, maíz, yuca, cacao, café, palma de aceite; y, adicionalmente, aportará a la competitividad del turismo en el departamento que cuenta con más del 50 % de las reservas naturales del país. Se espera que el tiempo de desplazamiento sea de una hora, evolucionando a una velocidad promedio de 60 km/h, con un ahorro en tiempo de viaje equivalente al 60 %.

**Mapa 11. Localización del eje vial Trinidad – Bocas del Pauto - Casanare**



Fuente: DNP (2022).

En relación con las características técnicas generales de las intervenciones propuestas en el modo carretero, la Tabla 8 condensa las principales especificaciones correspondientes a los tramos viales, así como las referencias de precios unitarios empleados para la formalización del proyecto en Fase III.

Tabla 8. Características de los proyectos del modo carretero en la Región Llanos

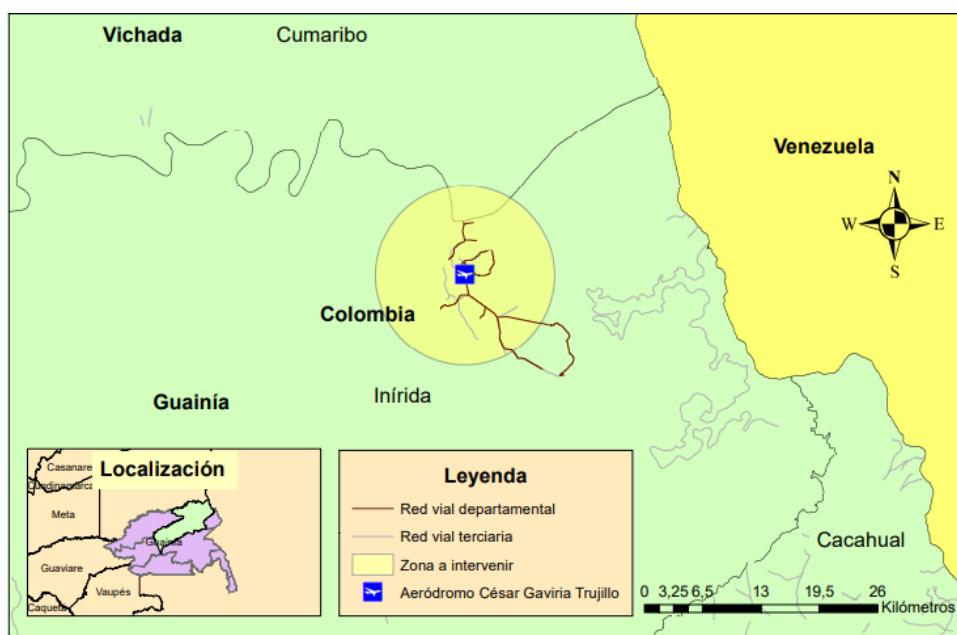
Proyecto	Características de la estructura de pavimento	Referencia de precios
Eje vial La Ganadera – Guaviare	Ancho: 7,80 m Longitud: 23 km Subbase: 0,30 m Base: 0,25 m Carpeta asfáltica: 0,13 m	
Eje vial Nuevo Tolima – Guaviare	Ancho: 7,2 m Longitud: 11 km Subbase: 0,15 m Base: N/A Placa huella: 0,15 m	Resolución 213 de 2022.
Eje vial Los Guarumos – Guaviare	Ancho: 7,2 m Longitud: 10,6 km Subbase: 0,15 m Base: N/A Carpeta o Placa: 0,15 m	
Puente vehicular sobre el río Ariari – Meta	Ubicación: Km 8 Vía Sur Municipio de Fuente de Oro. Ancho: 10,2 m (2 carriles de 3.6m, 2 andenes de 1,5m) Longitud: 630 m	
Eje vial Puerto Concordia - Mapiripán – Meta	Ancho: 6m con bermas de 0,25 m Longitud: 60.12 km Subbase: 0,20 m y 0,4 m de material de arrecife Base: 0,13 m Carpeta o Placa: 0.08 m	Resolución 126 de 2021
Eje vial El Castillo - Lejanías – Meta	Ancho: 6,5 m Longitud: 55,5 km Subbase: 0,15 a 0,17 m Base estabilizada con emulsión asfáltica: 0,13 a 0,14 m Superficie de rodadura: 0,08 m	
Eje vial Trinidad – Bocas del Pauto – Casanare	Ancho: 7,3 m Longitud: 30 km Subbase: Terraplén estabilizado con cal y mejoramiento de subrasante con crudo de río y geotextil. Base: 0,20 m Carpeta o Placa: 0,07 m de MDC-19 /0,07 m de MDC-17	Resolución 077 de 2022

Fuente: DNP (2022).

#### 4.3.8. Aeropuerto César Gaviria Trujillo – Guainía

El proyecto de inversión denominado *Mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria en el municipio de Inírida, capital del departamento del Guainía*, identificado con el código BPIN 2022000070008, consiste en la ampliación y mejoramiento de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Inírida (ver Mapa 12) cerca de 2.488 m<sup>2</sup>, pasando de 1.930 a 2.050 metros de largo aproximadamente, con mezcla asfáltica densa en caliente (MDC) para el cumplimiento de la Norma RAC. Igualmente, se plantea la construcción de la base SEI<sup>27</sup> de categoría 7 (con capacidad para dos carro-tanques de bomberos) desarrollada en dos niveles, siendo el primer nivel de 800 m<sup>2</sup> aproximadamente, con los múltiples espacios y funciones para el adecuado desarrollo del uso del edificio. Por su parte, la segunda planta contiene la garita de monitoreo de pista.

**Mapa 12. Localización del aeropuerto César Gaviria Trujillo - Guainía**



Fuente: DNP (2022).

#### 4.4. Consideraciones sobre el cumplimiento de requisitos

Los requisitos que se cumplieron para Declarar de Importancia Estratégica Regional los proyecto de inversión, se encuentran establecidos en la Sección 1 del Título 12 Decreto 1892 de 2021, los cuales hacen referencia a criterios de: (i) impacto (población beneficiada, área geográfica beneficiada y magnitud de recursos a recibir); (ii) articulación (dos o más entidades territoriales solicitan la declaratoria de importancia estratégica y aval de las gobernaciones que presentan los proyectos); (iii) fase del proyecto (proyectos en fase II o fase

<sup>27</sup> Base para el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI).

III); y (iv) un puntaje adicional asignado por cumplimiento de Objetivos de Desarrollo Sostenible para garantizar el cierre de brechas. Es así como en aras de responder a las necesidades de los departamentos implicados, se suplió el requisito previo frente a los de los criterios de evaluación y puntaje para la Declaratoria de Importancia Estratégica de cada proyecto, tal cómo se evidencia en el Anexo C del presente documento

En este sentido, los departamentos implicados en los presentes proyectos de inversión, a efectos de acreditar el cumplimiento de lo establecido en el numeral 3 del Artículo 2.2.12.3.1.1. *Requisitos previos*, del Decreto 1082 de 2015, adicionado mediante el Decreto 1892 de 2021, realizaron la declaratoria de importancia estratégica mediante las siguientes actas de Consejo de Gobierno, en las cuales a su vez se certificó que los referidos proyectos se encuentran incluidos en las líneas de los planes de desarrollo territorial respectivos.

- Gobernación de Guaviare: Acta No. 006 del 02 de junio de 2022.
- **Gobernación de Meta**: Acta No. 004 del 08 de junio de 2022.
- **Gobernación de Casanare**: Acta No. 013 del 07 de junio de 2022.
- **Gobernación de Guainía**: Acta No. 003 del 13 de mayo de 2022.

Las actas mencionadas, se integran a este documento en el Anexo B, donde se describe cada proyecto formulado en Fase III y se anuncian sus beneficios, los cuales trascienden la escala departamental por cuenta de su contribución a la integración física y mejoras en la conectividad para los viajes interdepartamentales.

#### **4.5. Beneficios**

La ejecución de los ocho proyectos propuestos para el fortalecimiento de la competitividad regional en los Llanos orientales de Colombia, que incluyen infraestructura vial y aeroportuaria, permitirá elevar las condiciones de seguridad, calidad y oportunidades de movilidad y acceso a servicios para el transporte de carga y pasajeros en los modos carretero y aéreo, facilitando así la integración económica regional y la incorporación de los bienes locales a encadenamientos productivos de alcance nacional, así como la garantía del ejercicio y goce efectivo de los derechos sociales y económicos de los habitantes de la región.

De esta forma, se respalda la generación de infraestructuras productivas facilitando el acceso a los bienes y servicios, además de garantizar derechos como la salud, el trabajo y la educación. A su vez, las inversiones permiten que los departamentos de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía diseñen apuestas productivas de mediano y largo plazo y planteen

estrategias de integración nacional, e internacionalización de sus economías de acuerdo con las agendas regionales de competitividad.

Con respecto a las vías terciarias, si bien esta red vial es el último eslabón dentro de los componentes de la red de transporte nacional, estos enlaces son importantes en términos de proveer accesibilidad a la población rural. La ausencia total o temporal de conectividad en las regiones apartadas del país supone un factor de restricción para proveer los servicios básicos esenciales a población vulnerable en términos de educación, salud, mercados locales y oportunidades laborales.

Fedesarrollo demostró una correlación y causalidad directa entre el estado de la infraestructura vial y la tasa de pobreza rural. Según este estudio un aumento del 10 % en el número de kilómetros en buen estado por kilómetro cuadrado de área rural reduce el IPM a nivel municipal en 5 % (Fedesarrollo, 2014).

Aunado a lo anterior, el DNP, en 2021, llevó a cabo un estudio de impacto de las inversiones en red terciaria en el que se determinó que, por cada peso (1) que se invierte en vías terciarias, se generan aumentos de 5 pesos en el PIB *per cápita* municipal en el mediano plazo, 3 años después de finalizadas las obras. Adicionalmente, por cada 4.000 millones de pesos invertidos en vías terciarias se disminuye en 5 % la tasa de mortalidad general y en 10 % la tasa de mortalidad infantil en menores de 1 año, en el corto plazo. Ese mismo monto de inversión en vías terciarias aumenta la cobertura de servicios públicos de acueducto en 3 pp y de energía en zonas rurales en 4 pp (DNP, 2021).

Adicionalmente, este portafolio de proyectos de intervención para el mejoramiento de infraestructura de transporte contribuye al fortalecimiento de aspectos que implican una mejor gobernanza del territorio y mejoran los indicadores de seguridad vial, permitiendo mejor movilidad de bienes y personas.

Finalmente, la oferta mejorada de conectividad regional repercutirá en el crecimiento del turismo y producción agrícola y agropecuaria sostenible, mediando la realización de sendos esfuerzos fiscales para la suscripción de operaciones de crédito para el financiamiento de inversión, que traerá efectos positivos en el apalancamiento de la reactivación económica de la región y la generación de valor social.

En general, las mejores especificaciones en los proyectos carreteros a ejecutar en la región significarán (i) ahorros de tiempo significativos (entre el 50 % y 75 % en los tramos viales, y del 90 % en el caso de puentes); (ii) la reducción de costos para los productores, comercializadores, habitantes y turistas; (iii) menores desgastes en los componentes mecánicos y neumáticos de los vehículos; (iv) mejores tiempos para los traslados hospitalarios

y el despliegue de tropas; (v) menores emisiones de CO<sub>2</sub> equivalente; y (vi) la reducción de siniestralidad vial asociada al mal estado de la infraestructura.

En el caso particular de los beneficios por la reducción de costos de operación vehicular derivada de los mejoramientos viales, en la Tabla 9 se presentan los costos de operación para una vía en terreno escarpado, comparando la condición *no pavimentada* (sin proyecto) y *pavimentada* (con proyecto), a precios económicos según el tipo de vehículo.

**Tabla 9. Estimación de beneficios por menores costos de operación vehicular**

Variable evaluada	Automóvil 1.600 cm <sup>3</sup>	Campero 5 puertas 3.000 cm <sup>3</sup> - 4x4	Busetón 21 pasajeros	Bus de lujo 34 pasajeros	Dos ejes	Camiones		
						C2-S1	C3-S2	C3-S3
Costos de operación (peso/km) Afirmado económico en mal estado	762	1.566	2.788	3.756	1.866	3.333	6.355	6.693
velocidad (km/h)	59	60	49	42	54	51	43	41
Costos de operación (peso/km) Pavimento económico en buen estado	660	1.269	1.810	2.591	1.381	2.540	4.724	4.967
velocidad (km/h)	67	68	53	45	59	53	45	43
Ahorro en costos de operación (peso/km)	102	297	978	1165	485	793	1631	1726
Incremento en la velocidad (km/h)	8	8	4	3	5	2	2	2

Fuente: DNP (2022), con información de Invías (2017).

Las intervenciones en la infraestructura incidirán positivamente sobre aspectos de la competitividad agropecuaria relevantes para la región, permitiendo el aumento de las áreas cosechadas, las producciones de las siembras y los rendimientos por hectárea, así como la diversificación de las actividades pecuarias, fortaleciendo el desarrollo de mercados para los productos de las especies equinas, bufalinas, ovinas y caprinas, principalmente.

#### 4.5.1. Beneficios esperados en Guaviare

La optimización de la infraestructura vial del departamento de Guaviare beneficiará a los habitantes de sesenta (60) veredas<sup>28</sup>, cuya población asciende aproximadamente a 10.500 habitantes, contribuyendo al mejoramiento en las condiciones de comercialización de insumos y productos como el cacao, el maíz y el plátano. Para estos tres productos se espera un incremento en el área cosechada, que en 2021 llegó a las 8.797 hectáreas y permitió la producción de 44.000 toneladas, con un rendimiento combinado de aproximadamente 5 toneladas por hectárea. En total, en el departamento existen 110 organizaciones agropecuarias, que según la caracterización realizada por la Secretaría Departamental de Desarrollo Agropecuario y del Medio Ambiente, agrupan más de 3.600 productores.

Asimismo, el territorio se dotará de una mejor conectividad, que brindará acceso a atractivos turísticos en el área de influencia tales como son la Serranía de La Lindosa, Pozos Naturales, Túneles, Ciudad de Piedra, turismo de observación de avifauna en Cerro Capricho, Sendero religioso en la Vereda Cerritos, Los Termales, Laguna Damas de Nare, Cerritos y los ubicados en el Eje Vial *Nuevo Tolima*, de alto valor e interés por la presencia de pinturas rupestres.

Adicionalmente, la infraestructura a mejorar permitirá mayor accesibilidad a los centros de salud de El Capricho, Cachicamo, El Boquerón y Charras, y generará beneficios fiscales asociados a mayor recaudo por contribuciones especiales en la contratación y ejecución de obras, tributos por estampillas, efectos a largo plazo en el incremento de los ingresos por impuesto de registro en las zonas donde se ubican los proyectos, y por el impuesto al degüello (propio de la actividad ganadera).

#### **4.5.2. Beneficios esperados en Meta**

Las mejoras propuestas para la infraestructura vial en el departamento de Meta beneficiarán a los municipios de El Castillo, Lejanías, y Mesetas, y las veredas de Fuente de Oro, Mapiripán, Puerto Concordia, donde residen aproximadamente 58.031 habitantes, contribuyendo a la optimización de condiciones para la producción y comercialización de las producciones de café, cacao, plátano, arroz, maíz, yuca, piña, ahuyama, maracuyá,

---

<sup>28</sup> Sabanas de la Fuga, Campoalegre, Las Dunas, El Boquerón, Manglares, Caño Blanco II, Caño Blanco III, El Horizonte, San Luis, Guayabales, San Luis de los Aires, Gualandayes, Gualandayes Bajo, El Morro, Puerto Mentiras, Puerto Nare, Charras, Damas de Nare, Caño Maku, Guanapalo, Charrasquera, R.I. Caño Negro, Caño Guarnizo, Unión de Buenos Aires, Caño Danta, Santa Rosa, Santa Rosa Baja, Santa Rita, Santa Lucía, San Francisco, La Pizarra, Nuevo Tolima, El Rosal, El Dorado, El Capricho, Las Orquídeas, El Cristal, Caño Pescado, El Chuapal, El Picalojo, El Paraíso, Caño Flauta, Caño Tigre, La Rompida, Tres Tejas, Manantiales, Triunfo II, Caracol, Alto Cachicamo, Cachicamo, Cerritos, Caño Bonito, Alto Jordán, El Tablazo, Brisas Del Palmar, Alto Cerritos, Santa Barbara, Las Colinas, El Retiro y Caño Lajas.

patilla, cítricos, frutales, palma de aceite, así como de la ganadería, entre otras del departamento.

Los mejores estándares de servicio prometen avanzar en la integración regional, municipal y veredal, permitiendo la reactivación económica a través de la distribución más eficiente de las producciones agrícolas y agroindustriales, y un abastecimiento más económico, que redundarán en menores precios al consumidor y el incremento de ingresos para las familias productoras.

A continuación, se detallan los beneficios esperados en los municipios que alojarán los mejoramientos viales, relacionados específicamente con las producciones agropecuarias reportadas por las Evaluaciones Agropecuarias Municipales de 2021 (Unidad de Planificación Rural Agropecuaria, 2022).

En el municipio de Lejanías, las mejoras en el sistema vial regional repercutirán elevando la producción agrícola agregada, que en 2021 ascendió aproximadamente a 69.000 toneladas cosechadas en 7.900 hectáreas, arrojando un rendimiento de 8,7 toneladas por hectárea. Específicamente, se espera la dinamización productiva de los cultivos de aguacate, naranja Valencia y guayaba, que representan el 89 % de la producción total municipal.

Por su parte, en el municipio de Mesetas, las intervenciones permitirán también el incremento de la producción agrícola, que en 2021 llegó a cerca de 12.900 toneladas cosechadas en aproximadamente 2.020 hectáreas, cuyo rendimiento equivale a 6,4 toneladas por hectárea. En este municipio se espera que el impacto positivo de las intervenciones permita especialmente el fortalecimiento de las cadenas productivas de la caña panelera y el plátano, que equivalen al 58% de la producción.

En el municipio de El Castillo se espera materializar los beneficios de las obras en el aumento del área cosechada (1.823 hectáreas) y la producción agregada (19.204 toneladas), que actualmente arrojan un rendimiento superior a 10 toneladas por hectárea.

De otro lado, en el municipio de Mapiripán la producción agregada en 2021 llegó aproximadamente a 13.100 toneladas en 1.465 hectáreas cosechadas, que equivalen a una productividad de 9 toneladas por hectárea, valor que se incrementará por efecto de la solución vial a proveer, especialmente por las mayores áreas que se prevé serán dedicadas a la siembra de yuca y plátano, que pesan el 96 % en la producción municipal agregada.

En Puerto Concordia se espera, similarmente, un incremento en las áreas cosechadas, que en 2021 alcanzaron 13.809 hectáreas, arrojando una producción total cercana a las 67.400 toneladas, con un rendimiento de 4,9 toneladas por hectárea. En Fuente de Oro, que exhibió en 2021 una productividad agregada de 359.000 toneladas cosechadas en

cerca de 32.800 hectáreas, se prevé el crecimiento en área de los cultivos de plátano y arroz seco, que sumados, aportan tres cuartas partes de la producción municipal.

Asimismo, se generarán mayores condiciones de seguridad, un mejor conjunto de circunstancias que dinamizaran el sector turismo y representaran un mayor atractivo comercial en el valor de la tierra. Se logrará una mayor accesibilidad a los atractivos turísticos ubicados en el área de influencia de los proyectos, tales como las fincas agroturísticas en el municipio de Lejanías, las cascadas Encantada y Telares (en Mesetas), la cascada Puerto Unión, el Mirador San Luis (en El Castillo), la Laguna de las Tónicas, La Esmeralda, La Julia, La Herradura, Caño Frío, el sendero ecológico Patio Bonito (Mapiripán) y Puerto concordia, Caño Guadualito, Iriqué y Iracá (Fuente de Oro).

El impacto positivo en el recaudo de tributos departamentales estará dado por mayores ingresos asociados al pago de las estampillas *Procultura*, de fomento turístico, *pro desarrollo*, Universidad de los Llanos, del adulto mayor; así como los recaudos de la tasa pro deporte y recreación, contribución de seguridad, y otros impactos positivos indirectos en tributos que incluyen el impuesto de registro, impuesto al degüello de ganado mayor, sobretasa a la gasolina motor y al ACPM, entre los más sobresalientes.

#### 4.5.3. Beneficios esperados en Casanare

En cuanto al impacto positivo por las mejoras en la infraestructura vial del departamento de Casanare, se espera favorecer fundamentalmente al casco urbano y gran parte de las veredas del municipio de Trinidad<sup>29</sup>, reduciendo las dificultades de conexión terrestre con el municipio de Santa Rosalía, del departamento del Vichada.

En el municipio de Trinidad residen aproximadamente 13.500 habitantes, que se dedican principalmente a actividades de gran escala de ganadería, siendo Casanare el cuarto hato más grande del país, como así también, la producción de arroz, renglón económico en el que el departamento ocupa el primer lugar a nivel nacional con el 71 % de siembras. Otras producciones corresponden a pequeñas unidades agrícolas de plátano, maíz, yuca, café y cacao, principalmente. Casanare aporta aproximadamente el 22 % de la producción nacional de palma de aceite, y la conectividad que genera este corredor vial permitirá la optimización de su transporte y comercialización.

Específicamente, en el ámbito agropecuario, la existencia del proyecto vial facilitará la materialización y réplica de los efectos positivos de iniciativas similares como los son los proyectos de *fortalecimiento de los procesos de producción agrícola en el departamento de*

---

<sup>29</sup> entre ellas, El Convento, El Toro, La Morita, San Vicente, La Esperanza, Bélgica, Mata de Vaquero, Los Chochos, Santa Martha, El Banco de la Cañada, El Calvario, Guasimal, San Joaquín y Chaparrito.

*Casanare, y fortalecimiento de los procesos de producción ganadera en el departamento de Casanare*, cuyos componentes correspondientes al municipio de Trinidad beneficiarán, en el primer caso, a 23 productores en 47 hectáreas, que recibirán asistencia en tecnificación y optimización de procesos productivos para las cadenas del plátano, el maíz amarillo y la caña panelera; y en el segundo caso, a 100 productores establecidos en 65 predios, que contarán con asistencia técnica en reproducción y cría bovina, provisión de forrajes para alimentación del ganado, y manejo de las fuentes de agua.

Casanare forma parte de las seis regiones turísticas que pueden atraer viajeros internacionales, de acuerdo con las nuevas tendencias de los viajeros, quienes esperan aprovechar estancias más largas, destinos sostenibles y dejar un impacto positivo. El departamento apuesta al desarrollo ecoturístico organizado, aprovechando el potencial de sus vastas llanuras, avistamiento de aves y fauna exótica, aunado a muestras culturales emblemáticas como el canto de vaquería, declarado como patrimonio de la Humanidad.

El departamento cuenta con 123.521 hectáreas de áreas protegidas, legalizadas bajo registro como Reserva Natural de la Sociedad Civil (RNSC), las cuales corresponden al 54 % del total de áreas con resolución RNSC para el país, el municipio de Trinidad cuenta con 31.603 ha de RNSC, las cuales configuran la primera herramienta para el fortalecimiento de este sector turístico. Aprovechando la infraestructura aeroportuaria de Yopal, el desarrollo de las vías primarias y secundarias, se convierte el corredor vial Trinidad – Bocas del Pauto en un facilitador para el acceso, investigación y disfrute de estos atractivos.

#### **4.5.4. Beneficios esperados en Guainía**

Finalmente, el mejoramiento y la adecuación de la infraestructura del aeropuerto César Gaviria Trujillo en Guainía beneficiará a toda la población del departamento y los visitantes de la región, especialmente a los habitantes de Inírida, cuya población es cercana a los 34.000 habitantes (Departamento Nacional de Estadística, 2022), contribuyendo al mejoramiento de la red aeroportuaria regional y fortaleciendo la conectividad de la capital del departamento con el resto del país. La intervención prevista mejorará las condiciones de ingreso de insumos y elementos provenientes de Bogotá y Villavicencio, esenciales para el desarrollo de las actividades agropecuarias que se adelantan en el 82 % de las 4.059 unidades de producción censadas en el departamento de Guainía (Unidad de Planificación Rural Agropecuaria, 2022), efecto que a su vez traerá como beneficio la reducción en el costo asociado al transporte de alimentos.

En materia turística, el mejoramiento del aeropuerto aportará al auge de la actividad, que genera cerca del 9 % de los empleos y el 10 % del PIB departamental, contando con más de 36 prestadores de servicios turísticos. Entre los atractivos turísticos sobresalientes se

encuentran la reserva nacional natural Puinawuai, la Estrella Fluvial del Orinoco, los Cerros de Mavicure, los Petroglifos y el Fuerte de San Felipe.

También, es importante señalar que estas obras mejorarán sustancialmente la implementación de programas y brigadas de salud en el territorio, ya que es el sexto departamento del país con mayor porcentaje de barreras de acceso a servicios de salud (7,4 %) y en barreras de acceso a servicios de cuidado de primera infancia (26,1 %). Esta misma condición incrementa en un 25 % del costo de la atención sanitaria, debido a las dificultades de transporte ante remisiones debido a un mayor nivel de complejidad del que puede atenderse localmente.

El aeropuerto de Guainía actualmente moviliza cerca de 50.000 pasajeros anuales, en cerca de 2.250 operaciones. De acuerdo con los escenarios de análisis, la ampliación propuesta permitirá contar con capacidad suficiente para atender el doble de dicha demanda en condiciones de servicio adecuadas.

#### **4.6. Seguimiento**

El seguimiento 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 señala el periodo de ejecución y la acción prevista para el logro del objetivo a cargo de la Dirección de Seguimiento, Evaluación y Control del SGR del DNP, la cual consiste en un informe de seguimiento sobre los ocho (8) proyectos de inversión para el mejoramiento de la competitividad de la Región Llanos – Departamentos de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía, correspondientes a las ocho (8) operaciones de crédito respaldadas por los recursos de la AIR que corresponde a los departamentos (60 %) o la que corresponde a las regiones (40 %), según sea el caso. El reporte corresponderá a los periodos según como se definen en la Tabla 10.

La ejecución de los ocho (8) proyectos de inversión será responsabilidad de las entidades ejecutoras de los proyectos, de conformidad con lo dispuesto en Ley 2056 de 2020<sup>30</sup>, estas entidades serán responsables de suministrar de forma veraz, oportuna e idónea, la información de la gestión de los proyectos que se requiera por el Sistema de Seguimiento, Evaluación y Control (SSEC) del SGR de conformidad con las metodologías establecidas para la labor de seguimiento. La información reportada por los ejecutores al SSEC, a través de los instrumentos y herramientas de orden técnico y operativo que disponga el DNP, tales como los aplicativos SUIFP-SGR y GESPROY-SGR, será el insumo principal para la construcción de los informes que se reportarán en el aplicativo web del Sistema de Gestión

---

<sup>30</sup> Por la cual se regula la organización y el funcionamiento del Sistema General de Regalías.

de Documentos CONPES (SisCONPES) y deberá ser consolidada por el DNP según el reporte que se haga, de acuerdo con lo estipulado en la Tabla 10. Cronograma de seguimiento.

Los proyectos tienen códigos BPIN, denominaciones y formuladores de acuerdo con el siguiente listado:

(i) *Optimización del Eje Vial y Económico La Ganadera para la competitividad del Departamento del Guaviare* con código BPIN 2022000070010, formulado por la Gobernación de Guaviare.

(ii) *Optimización del Eje Vial y Económico Nuevo Tolima para la competitividad del Departamento del Guaviare* con código BPIN 2022005950020, formulado por la Gobernación de Guaviare.

(iii) *Optimización del Eje Vial y Económico Los Guarumos para la competitividad del Departamento del Guaviare"* con código BPIN 2022005950019, formulado por la Gobernación de Guaviare.

(iv) *Construcción puente vehicular sobre el Río Ariari para mejorar la intercomunicación terrestre entre las veredas del municipio de Fuente de Oro, Meta* con código BPIN 2021005500205, formulado por la Gobernación de Meta.

(v) *Mejoramiento de la vía que comunica la vereda El Trincho en el Municipio de Puerto Concordia hasta el Municipio de Mapiripán, en el Departamento del Meta* con código BPIN 20211301010351, formulado por la Gobernación de Meta.

(vi) *Mejoramiento de la vía regional que comunica los municipios de El Castillo, Lejanías y Mesetas, en el departamento del Meta* con código BPIN 2021005500225, formulado por la Gobernación de Meta.

(vii) *Mejoramiento a nivel de pavimento, construcción de obras de drenaje y obras complementarias de la vía que comunica el Municipio de Trinidad, departamento de Casanare con el departamento del Vichada* con código BPIN 2022000070009, formulado por la Gobernación de Casanare.

(viii) *Mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria en el municipio de Inírida, capital del departamento del Guainía*, con código BPIN 2022000070008 formulado por la Gobernación de Guainía, con el acompañamiento técnico de la Aerocivil, a través de un proceso de consultoría externa y basado en documentación aportada por la Alcaldía de Inírida.

Se presentan los ocho cortes de seguimiento y un (1) informe de cierre, propuestos que se encuentran sujetos a la ejecución de los proyectos en mención, y el informe de cierre.

Tabla 10. Cronograma de seguimiento

Corte	Fecha
Primer corte	Diciembre de 2022
Segundo corte	Junio de 2023
Tercer corte	Diciembre de 2023
Cuarto corte	Junio de 2024
Quinto corte	Diciembre de 2024
Sexto corte	Junio de 2025
Séptimo corte	Diciembre de 2025
Octavo corte	Junio de 2026
Informe de cierre	Diciembre de 2026

Fuente: DNP (2022).

#### 4.7. Financiamiento

Los ocho proyectos de inversión para el mejoramiento de la competitividad de la Región Llanos – Departamentos de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía, previamente descritos que se propone sean declarados de importancia estratégica, requieren recursos aproximados de ejecución por aproximadamente 1,037 billones de pesos, incluyendo los costos administrativos y financieros necesarios para su materialización. Estos proyectos serán financiados con recursos de la AIR del SGR que corresponden, una parte a los departamentos (Inversión Regional – 60 % y/o recursos propios), otra a las regiones, y otra parte a una asignación directa departamental, según se muestra en la Tabla 11.

Tabla 11. Distribución de los recursos de inversión por departamento

Proyecto	Depto.	Valor estimado del proyecto (millones de pesos)	Fuente de financiación por asignación (millones de pesos)		
			Inversión Regional – 40 %	Inversión Regional – 60 %	Cofinanciación Departamental
Aeropuerto César Gaviria Trujillo	Guainía	179.808	179.808		
Eje Vial la Ganadera	Guaviare	179.808	179.808		

Proyecto	Depto.	Valor estimado del proyecto (millones de pesos)	Fuente de financiación por asignación (millones de pesos)		
			Inversión Regional – 40 %	Inversión Regional – 60 %	Cofinanciación Departamental
Eje Vial Nuevo Tolima	Guaviare	60.664		60.664	
Eje Vial Los Guarumos	Guaviare	49.805		49.805	
Puente vehicular sobre el río Ariari	Meta	72.642		67.431	5.211
Mejoramiento vía El Trincho – Mapiripán	Meta	194.345	179.777		14.568
Vía el Castillo-Lejanías-Mesetas	Meta	120.249		107.112	13.137
Vía Trinidad - Bocas del Pauto	Casanare	179.808	144.851		34.957
Valor Total		1.037.129	684.244	285.012	67.873

Fuente: Financiera de Desarrollo Territorial (Findeter) (2022).

Los valores estimados de los proyectos son indicativos y podrán variar conforme a su proceso de viabilidad, priorización y aprobación, junto a la disponibilidad de recursos de las entidades intervinientes y los trámites administrativos requeridos para asumir los costos financieros y de la tasa compensada generada por la operación de crédito.

**Tabla 12. Flujo del proyecto de inversión (millones de pesos)**

Proyecto	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Aeropuerto César Gaviria Trujillo	71.114	23.009	31.698	39.564	2.729	2.349	1.768	1.177	6.400

Proyecto	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Eje Vial la Ganadera	47.505	43.683	54.815	18.661	2.977	2.350	1765	1.171	6.881
Eje Vial Nuevo Tolima	16.042	14.682	18.531	6.292	982	781	596	408	2.350
Eje Vial Los Guarumos	13.162	12.103	15.179	5.163	806	641	489	335	1.927
Puente vehicular sobre el río Ariari	493	31.017	36.581	1.060	1.040	837	651	463	499
Mejoramiento vía El Trincho – Mapiripán	1.272	82.632	97.645	2.898	2.891	2311	1772	1.225	1.699
Vía el Castillo-Lejanías-Mesetas	880	72.598	35.445	2.073	1723	1365	1.037	705	4.423
Vía Trinidad - Bocas del Pauto	49.447	33.984	40.808	44.282	2.067	1929	1460	983	4.848
Valor Total	199.915	313.708	330.702	119.993	15.215	12.563	9.538	6.467	29.027

Fuente: Findeter (2022).

Teniendo en cuenta que el periodo de ejecución de los ocho (8) proyectos excede el periodo de Gobierno actual, el presente documento somete a consideración del CONPES la declaratoria de importancia estratégica regional del conjunto de proyectos relacionados, en los términos en los que son descritos.

**Tabla 13. Valores totales aproximados y tasa compensada de los proyectos de inversión para el mejoramiento de la competitividad de la Región Llanos – Departamentos Guaviare, Meta, Casanare y Guainía**

Proyecto	Departamento	Valor estimado del proyecto (Millones de pesos)	Aporte estimado por compensación de tasa (millones COP 2022)
Aeropuerto César Gaviria Trujillo	Guainía	179.808	29.805

Proyecto	Departamento	Valor estimado del proyecto (Millones de pesos)	Aporte estimado por compensación de tasa (millones COP 2022)
Eje Vial la Ganadera	Guaviare	179.808	30.534
Eje Vial Nuevo Tolima	Guaviare	60.664	10.233
Eje Vial Los Guarumos	Guaviare	49.805	8.439
Puente vehicular sobre el río Ariari	Meta	72.642	10.494
Mejoramiento vía El Trincho – Mapiripán	Meta	194.345	28.275
Vía el Castillo-Lejanías-Mesetas	Meta	120.249	18.687
Vía Trinidad - Bocas del Pauto	Casanare	179.808	20.923

Fuente: DNP (2022)<sup>31</sup>.

Los valores correspondientes al aporte estimado por compensación de tasa se encuentran sujetos a las variaciones que impongan los factores que impactan la aprobación y ejecución de los proyectos, además de la variación de los supuestos económicos usados en la formulación del modelo financiero.

Se precisa que las intervenciones en los cuatro departamentos se tienen programadas para el período comprendido entre los años 2022 y 2026. A partir del año 2027 y hasta 2030 se realizarán los trámites administrativos para asumir los costos financieros y de la tasa compensada generada por las operaciones de crédito que se suscriban.

Así mismo, es importante señalar que para la aprobación de los proyectos de inversión **y específicamente** *“para el uso de las operaciones de crédito con recursos de la Inversión Regional del Sistema General de Regalías establecido en el artículo 131 de la Ley 2159 de 2021 debe darse estricto cumplimiento a lo señalado en los artículos 1.2.12.1.1. “Condiciones para hacer uso de las operaciones de crédito público con recursos de la Asignación para la Inversión Regional del Sistema General de Regalías” y 1.2.12.1.2. “Requisitos de aprobación para proyectos de inversión financiados con operaciones de crédito público con cargo a la Asignación para la Inversión Regional del Sistema General de Regalías” del Decreto 108 del 25 de enero de 2022”*.

Por otra parte, es relevante mencionar que previo al inicio de las intervenciones y de las actividades constructivas, se debe garantizar que los estudios y diseños sean revisados, actualizados, complementados y ajustados según las necesidades en terreno, así como

<sup>31</sup> A partir de los documentos de estructuración técnica de los proyectos en Fase III (Factibilidad), e información aportada por la Findeter.

también, dar cumplimiento a la normatividad aplicable y a trámites y permisos requeridos por la naturaleza de los proyectos a construir.

## 5. RECOMENDACIONES

El Departamento Nacional de Planeación (DNP), el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural recomiendan al Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES):

1. De acuerdo con lo establecido en el artículo 131 de la Ley 2159 de 2021 y el Artículo 2.2.12.3.1.1. Decreto 1082 de 2015, adicionado mediante el Decreto 1892 de 2021, se recomienda al CONPES declarar de importancia estratégica regional por parte del Gobierno nacional los ocho (8) proyectos de inversión del Sistema General de Regalías (SGR), de acuerdo con los nombres y códigos BPIN reseñados en la sección 4.4 Seguimiento, de este documento.
2. Solicitar a las Gobernaciones de los departamentos de Guaviare, Meta, Casanare y Guainía, que en el marco de su autonomía territorial:
  - a. Realicen las acciones necesarias para adelantar el trámite de las operaciones de crédito público con cargo a los recursos de las Asignaciones de la Inversión Regional del SGR y demás pertinentes para la financiación de los proyectos enunciados.
  - b. Tengan en cuenta las directrices para el desarrollo de los proyectos de inversión impartidas en el presente Documento CONPES.
  - c. Adelanten los trámites que consideren pertinentes, en el marco de sus competencias, para el desarrollo de los proyectos, de acuerdo con los cronogramas previstos y teniendo en consideración la normativa aplicable, procurando la optimización de los recursos y del tiempo durante la ejecución de las obras; así como el desarrollo funcional e integral del proyecto, para garantizar la sostenibilidad de las inversiones.
3. Solicitar al DNP, a través de la Dirección de Seguimiento, Evaluación y Control del SGR, realizar el seguimiento a los proyectos de inversión de su competencia, de conformidad con lo estipulado en la sección 4 del presente documento.
4. Solicitar al Ministerio de Hacienda y Crédito Público adelantar las gestiones pertinentes para asumir los costos de aportes de compensación de tasa generada por las operaciones de crédito a suscribir para la financiación de los proyectos.
5. Solicitar al DNP realizar el seguimiento a las acciones contenidas en el Plan de Acción y Seguimiento PAS anexo al presente documento CONPES de conformidad con los artículos 2.2.12.4.1. y 2.2.12.4.2. del Decreto 1082 de 2015.

## **Anexos**

### **Anexo A – Plan de Acción y Seguimiento (PAS)**

Ver archivo en Excel adjunto.

### **Anexo B – Actas de Consejo de Gobierno de las gobernaciones**

Ver archivo en PDF adjunto.

### **Anexo C – Criterios de evaluación y Puntajes Gobernaciones**

Ver archivo en PDF adjunto.

### **Anexo D – Solicitudes de elaboración**

Ver archivo en PDF adjunto.

### **Anexo E – Certificado Inversión Regional (60 %) del Meta**

Ver archivo en PDF adjunto.

## BIBLIOGRAFÍA

- Aerocivil. (2017). [www.aerocivil.gov.co](https://www.aerocivil.gov.co/aeropuertos/PublishingImages/Pages/Cesar-Gaviria-Trujillo/Resumen%20ejecutivo_Inirida.pdf). Recuperado el 15 de Mayo de 2022, de Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía - Aeropuerto César Gaviria Trujillo - Inírida: [https://www.aerocivil.gov.co/aeropuertos/PublishingImages/Pages/Cesar-Gaviria-Trujillo/Resumen%20ejecutivo\\_Inirida.pdf](https://www.aerocivil.gov.co/aeropuertos/PublishingImages/Pages/Cesar-Gaviria-Trujillo/Resumen%20ejecutivo_Inirida.pdf)
- Aerocivil. (2020). Mejoramiento de Aeródromos de las entidades territoriales del convenio interadministrativo 219142 - ENTerritorio. Contrato de consultoría 2020625. Inírida.
- Aerocivil. (2022). Movimiento anual de pasajeros, carga y correo y vuelos comerciales por aeropuerto. Recuperado el 23 de Junio de 2022, de <https://www.aerocivil.gov.co/atencion/estadisticas-de-las-actividades-aeronauticas/boletines-operacionales>
- Agencia para la Infraestructura del Meta. (2022). Informe sobre la infraestructura vial del Meta. Villavicencio.
- Departamento Nacional de Estadística. (2022). Sistema Estadístico Nacional. Recuperado el 15 de Mayo de 2022, de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida/pobreza-multidimensional#>
- Departamento Nacional de Estadística. (2022). Sistema Estadístico Nacional. Recuperado el 15 de mayo de 2022, de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion>
- Departamento Nacional de Planeación. (2014). Documento CONPES 3819 "Política Nacional para consolidar el Sistema de ciudades en Colombia". Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%3%B3micos/3819.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2014). Misión Sistema de Ciudades: Una política nacional para el sistema de ciudades colombiano con visión a largo plazo. Bogotá D.C., Colombia. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Vivienda%20Agua%20y%20Desarrollo%20Urbano/Sistema%20Ciudades/Libro-Misi%C3%B3n%20Sistema%20Ciudades.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2020). Documento CONPES 3982 "Política Nacional Logística". Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%3%B3micos/3982.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2021). Evaluación de impacto de las inversiones realizadas en la red terciaria de Colombia.

- Departamento Nacional de Planeación. (2022). Balance de oferta vial por departamentos. Bogotá D.C., Colombia. Recuperado el 23 de Junio de 2022
- Departamento Nacional de Planeación. (2022). Documento CONPES 4085 "Política Pública para la internacionalización del desarrollo productivo regional". Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4085.pdf>
- Diario La República. (2019 de Julio de 2019). La inversión en la renovación de aeropuertos en el país se acerca a \$800.000 millones. Diario La República. Recuperado el 30 de Mayo de 2022, de <https://www.larepublica.co/economia/inversiones-en-los-aeropuertos-en-colombia-alcanzan-los-1-1-billones-dice-aerocivil-3337227>
- Fedesarrollo. (2006). La infraestructura de transporte en Colombia (Vol. 17). Bogotá D.C., Colombia: Cuadernos Fedesarrollo.
- Fedesarrollo. (2014). Infraestructura regional y pobreza rural. Working paper No. 61. Recuperado el 30 de Junio de 2022, de [https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/234/WP\\_2014\\_No\\_61.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/234/WP_2014_No_61.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Financiera de Desarrollo Nacional. (2022). Actualización del Plan Maestro de Transporte Intermodal (Recomendaciones preliminares).
- Gobernación de Casanare. (2021). Plan Vial Departamental - Casanare (2021-2030). Yopal.
- Gobernación de Casanare. (2022). Inversión en vías secundarias 2016 -2021. Recuperado el 24 de Junio de 2022
- Gobernación de Guaviare. (1997). Elaboración del Plan de Transporte e Infraestructura y Actualización del Inventario Vial del Departamento del Guaviare. Contrato 045 de 1997, Guaviare, San José de Guaviare.
- Gobernación de Guaviare. (2022). Información de densidad vial e Inversiones en Infraestructura del Transporte desde 2017. San José de Guaviare. Recuperado el 23 de Junio de 2022
- Gobernación del Guaviare. (2016). Plan Vial Departamental - Guaviare (2016-2025). San José del Guaviare.
- Gobernación del Meta. (2009). Plan Vial Departamental - Meta (2009-2018). Villavicencio.
- Instituto Colombiano Agropecuario. (2022). Censo Bovino - 2022. Obtenido de <https://www.ica.gov.co/areas/pecuaria/servicios/epidemiologia-veterinaria/censos-2016/censo-2018>

Instituto Nacional de Vías. (23 de Octubre de 2017). Costos de operación vehicular. Recuperado el 08 de Julio de 2022, de <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/6608-costos-de-operacion-vehicular>

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (Abril de 2022). Perfiles económicos departamentales. Obtenido de <https://www.mincit.gov.co/estudios-economicos/perfiles-economicos-por-departamentos>

Ministerio de Transporte. (2022). Plan Vial Regional (Avance de los Planes Viales Departamentales). Recuperado el 23 de Junio de 2022, de <https://mintransporte.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=d74d29d0484243bfbbcaf68ade9af521>

Unidad de Planificación Rural Agropecuaria. (2022). Evaluaciones Agropecuarias Municipales - EVA 2021. Obtenido de <https://www.upra.gov.co/web/guest/eva-2021>