

Documento Conpes

3748

Consejo Nacional de Política Económica y Social

República de Colombia

Departamento Nacional de Planeación

**IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LA REHABILITACIÓN DE LOS
CORREDORES FÉRREOS LA DORADA – CHIRIGUANÁ Y
BOGOTÁ – BELENCITO**

Ministerio de Transporte – Agencia Nacional de Infraestructura

Ministerio de Hacienda y Crédito Público

DNP: DIES, DIFP, OAJ

Bogotá D.C, 13 de junio de 2013

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	3
2. ANTECEDENTES	3
3. JUSTIFICACIÓN	5
4. OBJETIVO DEL DOCUMENTO CONPES.....	11
5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	11
6. FINANCIACIÓN	16
7. RECOMENDACIONES	18

1. INTRODUCCIÓN

Mediante el presente documento se somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social - Conpes, la declaración de importancia estratégica del proyecto “Rehabilitación de Vías Férreas a Nivel Nacional a través del Sistema de Concesiones”, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 10 de la Ley 819 de 2003¹ y el artículo 21 del Decreto 4730 de 2005², proyecto a cargo del Ministerio de Transporte -MT- a través de la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI-.

2. ANTECEDENTES

Dentro de las estrategias contempladas en el Plan Nacional de Desarrollo -PND- 2010 - 2014: “Prosperidad para todos”, se encuentra la de promover el mejoramiento y puesta en marcha de aquellos proyectos de transporte que fortalezcan el sistema de conectividad intermodal, como factor fundamental para la integración del territorio nacional.

Uno de los modos de transporte implementados en el país para el transporte de carga y pasajeros es el modo férreo, este se considera un eje estratégico que contribuye al desarrollo de los centros de producción, especialmente para aquellos productos que requieren la movilización de grandes volúmenes de carga tales como carbón, hidrocarburos y graneles sólidos. Dentro de la red férrea nacional se destacan el ferrocarril

¹ Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.

El Art.10° de la Ley 819/03 establece: “*El Confis podrá autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso y el objeto del compromiso se lleve a cabo en cada una de ellas siempre y cuando se cumpla que: a) El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas consulte las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 1o de esta ley; b) Como mínimo, de las vigencias futuras que se soliciten se deberá contar con apropiación del quince por ciento (15%) en la vigencia fiscal en la que estas sean autorizadas; c) Cuando se trate de proyectos de inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación y del Ministerio del ramo. La autorización por parte del Confis para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Conpes previamente los declare de importancia estratégica.*”

² El Decreto 4730 de 2005, indicó en el “*Artículo 21. Validación del Impacto Fiscal de la Declaratoria de Importancia Estratégica. La declaratoria de importancia estratégica por parte del Conpes a que se refiere el artículo 10 de la Ley 819 de 2003, requerirá del concepto previo y favorable del Confis, donde se valide la consistencia con el Marco de Gasto de Mediano Plazo y el Marco Fiscal de Mediano Plazo.*”

del Atlántico y el sistema ferroviario central que permiten conectar el interior del país con la costa Atlántica y la red férrea del Altiplano Cundiboyacense que permite la conexión del departamento de Boyacá con la capital del país, estos corredores conformaron en 1999 la concesión férrea del Atlántico.

La rehabilitación, reconstrucción, conservación, operación y explotación de la infraestructura de la red férrea del Atlántico se entregó en concesión a la Empresa Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. -FENOCO S.A.-, por un término de 30 años³, a través del Contrato No. O-ATLA-0-99 de 1999. Posteriormente, con la liquidación de FERROVIAS⁴ y la creación del Instituto Nacional de Concesiones -INCO-⁵, el 28 de marzo de 2006, el Ministerio de Transporte y el INCO suscribieron el Otrosí No. 12⁶ al mencionado contrato, que dispuso:

- (i) La desafectación⁷ de los tramos Bogotá (Km 5) – Belencito (PK 262), La Caro (PK 34) – Lenguazaque (PK110), Bogotá (Km 5) – La Dorada (PK 200), La Dorada (PK 200) – Barrancabermeja (PK 444), Barrancabermeja (PK 444) – Chiriguaná (PK 724), Puerto Berrío (PK 333) – Medellín (Bello) (PK 509) y Medellín (Bello) (PK 509) – Envigado.
- (ii) La construcción de una segunda línea entre Chiriguaná y Santa Marta.
- (iii) La ejecución del denominado Plan de Transición.

De acuerdo con lo anterior, el tramo Chiriguaná – Santa Marta continúa dentro de la concesión férrea del Atlántico a cargo de FENOCO, en tanto que los tramos Bogotá – Belencito y La Dorada – Chiriguaná quedan a cargo de la nación.

El Decreto 4165 de 2011, cambia la naturaleza jurídica, la denominación y la razón social del INCO, y asignó a la ANI la función de “*Administrar y operar de forma*

³ Contrato No. O-ATLA-0-99 de 1999, por el cual la empresa Colombiana de Vías Férreas -FERROVIAS-, entregó en concesión la Red Férrea del Atlántico.

⁴ El decreto 1791 de 2003⁴ suprimió la Empresa Colombiana de Vías Férreas -FERROVIAS- y dispuso la cesión de los contratos de concesión y los inherentes “*a la entidad que asuma la competencia de la red férrea concesionada*”.

⁵ Decreto 1800 de 2003⁵ por el cual se creó el Instituto Nacional de Concesiones -INCO- con el objeto de planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario.

⁶ Reestructuración del contrato de concesión de la Red Férrea del Atlántico.

⁷ A partir de la culminación del periodo de transición (28 marzo 2006 - 31 diciembre 2006), finalizó la obligación y los derechos de FENOCO sobre los tramos en mención.

temporal la infraestructura ferroviaria nacional cuando por razones de optimización del servicio esta haya sido desafectada de un contrato de concesión y hasta tanto se entregue a un nuevo concesionario o se disponga su entrega definitiva al Instituto Nacional de Vías -Invias-”⁸. Con fundamento en lo anterior, la ANI-, suscribió con FENOCO el Otrosí No. 18⁹ al contrato No. O-ATLA-0-99 para la administración, operación y mantenimiento de los tramos desafectados ya mencionados hasta el 30 de abril de 2013 y/o hasta la entrega a un nuevo concesionario; posteriormente, se acordó con el concesionario el mantenimiento y operación de dichos tramos hasta el 31 de agosto de 2013¹⁰.

De otra parte, es pertinente aclarar que, desde el 2007 el corredor La Dorada-Chiriguaná presenta baja movilización, debido a la insuficiente capacidad que presenta la línea férrea desde Chiriguaná hasta Santa Marta. Adicionalmente, cabe resaltar que la ola invernal de 2010 y 2011 causó daños a los corredores férreos La Dorada - Chiriguaná y Bogotá - Belencito, lo que llevó a que éstos quedaran no operativos desde entonces.

Por lo anterior, la rehabilitación de los corredores La Dorada – Chiriguaná y Bogotá – Belencito, se considera prioritaria para cumplir con las estrategias planteadas en el PND, de incrementar los kilómetros férreos en operación, fortalecer la conectividad de zonas de producción y contribuir a la integración del territorio nacional.

3. JUSTIFICACIÓN

Colombia en los últimos años ha suscrito acuerdos comerciales con otros países, los cuales abren un horizonte de oportunidades para mejorar su competitividad y por esta vía, acelerar el crecimiento económico y aumentar el bienestar de la población¹¹. Sin embargo, para aprovechar esta oportunidad se requiere que el país sea más competitivo, entre otros factores, mejorando la eficiencia de su infraestructura de transporte y fortaleciendo la conectividad entre las diferentes alternativas de movilización tanto de carga como de pasajeros.

⁸ Decreto 4165 del 3 de Noviembre de 2011, Numeral 19, Artículo 4: Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia la denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones – INCO -.

⁹ Otrosí No. 18 del 31 de Agosto de 2012, por el cual FENOCO se encargará de la administración de los tramos desafectados del contrato de concesión de la Red Férrea del Atlántico hasta el 30 de abril de 2013.

¹⁰ Adición No. 2 al Otrosí No. 18 del 30 de abril de 2013.

¹¹ Departamento Nacional de Planeación 2008. Documento sectorial Infraestructura de la Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad.

Realizar inversiones públicas para mejorar la infraestructura de transporte influye directamente en el desarrollo económico de un país, sobre la importancia de este aspecto la CAF ha considerado: *“Las inversiones públicas y en concreto la infraestructura, constituye un importante instrumento de política económica, pues desencadenan importantes efectos económicos que contribuyen al crecimiento sostenido de la economía y en momentos de crisis pueden actuar como elemento de estabilización anticíclica”*¹². Adicionalmente, los efectos positivos de la inversión en infraestructura de transporte, se ven reflejados a nivel macroeconómico, regional y en términos de competitividad.

Un aspecto macroeconómico relevante, es como los servicios de transporte representan una importante participación en el PIB, en Colombia en el 2012, los servicios de transporte participaron en un 4.2% en el PIB total, presentando un crecimiento del 4% entre 2011 y 2012, del PIB de servicios de transporte el 72% del total corresponden al transporte terrestre (vial y férreo)¹³.

El modo ferroviario es un modo de transporte eficiente movilizand o volúmenes significativos de mercancías y materias primas entre grandes centros de producción y consumo, es el modo de transporte terrestre más competitivo en terreno plano de recorridos largos (más de 500km) y con flujos de carga importante (más de 4 millones de toneladas/año)¹⁴

Según estadísticas del Ministerio de Transporte, en Colombia se tiene una red férrea de 3.304 Km, de los cuales el 36% se encontraban en operación en el 2011¹⁵ y en la actualidad el 29%¹⁶ como consecuencia de la Ola Invernal presentada en 2010 y 2011. En el gráfico 1 se observan los corredores férreos del país y su porcentaje de operatividad.

¹² CAF-Banco de Desarrollo de América Latina, “Infraestructura pública y participación privada. Conceptos y experiencias en América y España”. Mayo de 2010

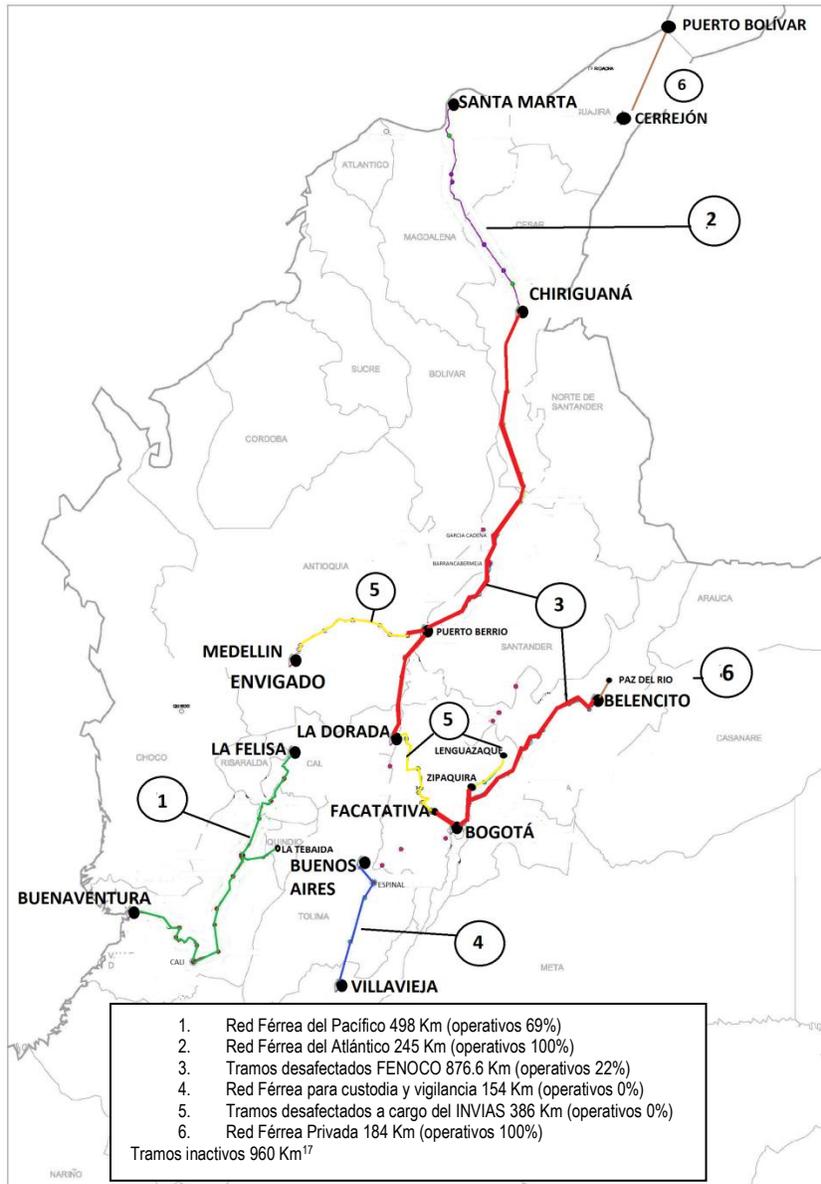
¹³ Fuente: DANE

¹⁴ Según el estudio realizado por Pablo Roda Fornaguera, denominado Plan de Inversiones en infraestructura de Transporte, 7 de Septiembre de 2010

¹⁵ Informe Anual, Transporte en cifras, versión 2012 Ministerio de Transporte. Los 1.194 km reportados como operativos incluyen Bogotá-Belencito el cual operó hasta abril del 2011.

¹⁶ Fuente: Ministerio de Transporte y Agencia Nacional de Infraestructura

Gráfico 1 Red férrea Nacional



Fuente: DNP. Elaboración Propia, con información suministrada por el Ministerio de Transporte y la ANI

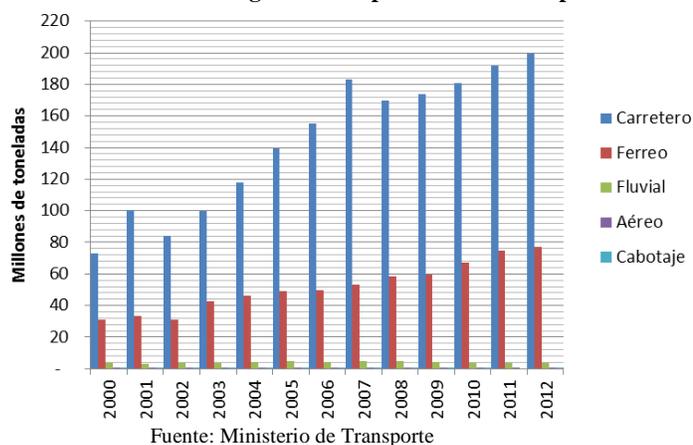
En Colombia el mayor porcentaje de carga se transporta por el modo carretero, en el 2012 el 71% del total de la carga transportada en el país se movilizó por este medio, seguido por el modo férreo con una participación del 27.4%¹⁸. En el gráfico 2, se observa la participación de cada modo en el movimiento de carga a nivel nacional, evidenciando

¹⁷ De los 3.304 km de la Red Férrea Colombiana, 960 km son inactivos puesto que se encuentran desaparecidos y su recuperación es compleja debido a problemas geológicos y porque existen vías pavimentadas en paralelo.

¹⁸ Fuente: Ministerio de Transporte.

el desequilibrio en el uso de los diferentes sistemas de transporte para la movilización de carga.

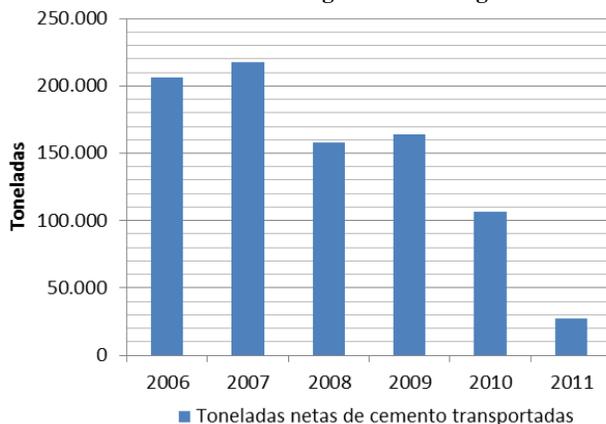
Gráfico 2 Movimiento de carga nacional por modo de transporte¹⁹



De acuerdo al gráfico 2, durante los últimos 5 años se observa un crecimiento sostenido de movilización de carga por el modo férreo, con una tasa de crecimiento anual promedio del 7.7%, mientras que en el modo carretero la tasa de crecimiento es del 4.1%. En el año 2012 se transportaron 76,8 millones de toneladas de carga por el modo férreo, de los cuales el 99.97% corresponde a carbón, la red férrea del Atlántico transportó el 54.92% y el corredor férreo privado del Cerrejón el 45.05%, el 0.03% restante corresponde a la movilización de café y azúcar por la red férrea del Pacífico.

El transporte de carga en el corredor Bogotá – Belencito se muestra en la gráfica 3, el cual en promedio es de 170.000 Ton/ año.

Gráfico 3 Movimiento de carga corredor Bogotá - Belencito



¹⁹ Nota: La carga movilizada por el modo aéreo y por cabotaje es menor a 1 MTA

De acuerdo a la gráfica anterior, se puede observar que en los años 2008 y 2010 se presenta una disminución en la cantidad de cemento transportado, esto se debe a que la movilización de carga se interrumpió parcialmente a causa de problemas en la vía férrea y averías en el material rodante²⁰. En el 2011, solo se transportaron 27.000 toneladas de cemento, esto debido a que en abril de ese año la operación del corredor fue interrumpida a causa de la Ola Invernal.

Como se mencionó anteriormente, el corredor La Dorada-Chiriguaná no ha presentado movilización de carga, a causa de las restricciones de acceso a la línea de Chiriguaná a Santa Marta, a las malas condiciones de los accesos viales a este corredor férreo, a los problemas de inestabilidad que se presentan en la variante Nare y a los daños causados en la infraestructura del corredor por la Ola Invernal. No obstante, los problemas de acceso a los puertos de Santa Marta y el mal estado de las vías de acceso al corredor férreo se están resolviendo a través de la construcción de la segunda línea férrea de Chiriguaná a Santa Marta (190 Km, tiene un avance del 80%)²¹ y la rehabilitación y mejoramiento de las especificaciones de los tramos viales Landázuri – Cimitarra y Chiquinquirá – Otanche – Puerto Boyacá²², vías que conectan zonas carboníferas de los departamentos de Santander y Boyacá con el sistema ferroviario central.

A continuación, se muestra el movimiento de carga y pasajeros en los corredores a rehabilitar, así como las estimaciones realizadas por la ANI de la cantidad y el tipo de carga que se movilizará luego de realizar las intervenciones propuestas.

²⁰ Material rodante: vehículos que transportan la carga por las vías férreas

²¹ Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura.

²² Corredor Transversal del Carare y Corredor Transversal de Boyacá del Proyecto Corredores Prioritarios para la Prosperidad, proyectos a cargo del INVIAS.

Tabla 1 Movimiento de carga y pasajeros corredores La Dorada – Chiriguana y Bogotá – Belencito

Corredor	Longitud (Km)	Km en Operación 2013	Carga máxima movilizada (Ton/año)	Movimiento de pasajeros 2012 (Pasajeros/año) ²³	Carga a movilizar luego de la rehabilitación (MTA) ²⁴	Carga a movilizar 2030 (MTA) ²⁵
Bogotá-Belencito	318,3	48	217.333 (2007, cemento)	135.000	1,5 (cemento, carbón, mineral de hierro y carga general)	4,7 (cemento, carbón, mineral de hierro y carga general)
La Dorada-Chiriguana	558,3	145	0	73.000	0,950 (hidrocarburos) 3 (carbón)	8 (en su mayoría carbón)

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura.

Según estudio realizado por el Ministerio de Transporte, el costo de movilización de carga por el modo férreo es de \$78/Ton/Km y por carretera es de \$92/Ton/Km²⁶, por lo tanto con la reactivación de las vías férreas que no se encuentran en operación en Colombia se reducirá el costo total del transporte de carga en el país y permitirá la descongestión de la red vial nacional de carreteras.

Con la rehabilitación de los corredores férreos La Dorada-Chiriguana y Bogotá-Belencito, cuya declaratoria de importancia estratégica se somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social, se espera contrarrestar el desequilibrio en el uso de los modos de transporte, permitiendo que 683 km de vía férrea entren en operación y se movilice más carga por este medio de transporte. Adicionalmente, es fundamental reactivar estos corredores, puesto que son ejes estratégicos para movilizar carga desde zonas productoras de cemento y carbón, en Boyacá, Cundinamarca y Santanderes, hacia la capital del país y hacia puertos en el Caribe. Por tal motivo, estos corredores son de gran interés por parte de empresas privadas, tanto nacionales como internacionales, que quieren movilizar productos tan pronto se encuentren en óptimas condiciones para ser utilizados.

²³ El servicio de transporte de pasajeros se realiza en los tramos Bogotá-Zipaquira (48Km), y Grecia - Barrancabermeja – García Cadena (145 Km).

²⁴ Proyecciones realizadas por la Agencia Nacional de Infraestructura, comunicación de la ANI del 14 y 21 de Mayo de 2013.

²⁵ Proyecciones realizadas por la Agencia Nacional de Infraestructura, comunicación de la ANI del 14 y 21 de Mayo de 2013.

²⁶ Fuente: Ministerio de Transporte, 2004

4. OBJETIVO DEL DOCUMENTO CONPES

Declarar de importancia estratégica el proyecto “Rehabilitación de Vías Férreas a Nivel Nacional a través del Sistema de Concesiones”, para la rehabilitación del sistema férreo en dos corredores: La Dorada-Chiriguaná y Bogotá-Belencito.

5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en poner en funcionamiento los corredores férreos La Dorada - Chiriguaná y Bogotá - Belencito los cuales han sido afectados por la Ola Invernal ocurrida en los años 2010 y 2011, por lo tanto, se debe realizar la atención de puntos críticos (118), con intervenciones como obras de contención a través de la construcción de muros (en concreto y en gaviones) y de anclajes para estabilizar el terreno y los taludes. Así mismo, se contemplan intervenciones para mejorar el drenaje y así evitar filtraciones de agua que puedan provocar mayores afectaciones en los corredores.

Adicionalmente, a los dos corredores se les va a realizar el mantenimiento, la vigilancia y control de tráfico para recuperar la operación en la vía. A continuación se muestra la localización de los corredores a intervenir.

Gráfico 4 Ubicación del Proyecto: Corredor Bogotá - Belencito y La Dorada – Chiriguana



Fuente: DNP. Elaboración Propia

Corredor Bogotá – Belencito

El proyecto se ubica a lo largo de los departamentos de Cundinamarca y Boyacá, este corredor férreo cuenta actualmente con 297.9 Km de línea férrea desde el municipio de Facatativá hasta Belencito en Boyacá, atravesando por la ciudad de Bogotá. Adicionalmente, cuenta con la línea que va desde La Caro hasta Zipaquirá, la cual tiene una longitud de 20.4 Km, para un total de 318.3 Km. Este corredor operó hasta abril de 2011 a causa de los daños ocasionados por la Ola Invernal, para reactivarlo se deberán atender 71 puntos críticos. A continuación, se describen los tramos de este corredor.

Tabla 2 Tramos corredor Bogotá – Belencito

Tramo	Longitud (Km)	Estado Actual	Puntos Críticos a atender
Facatativá (PK 35+871) – Bogotá (PK 5) - Belencito (PK 262)	297,9	Operación de pasajeros desde Bogotá hasta La Caro (28 Km)	Subtramo La Caro – Chocontá (10) Subtramo Chocontá – Tunja (41) Subtramo Tunja – Paipa (20)
La Caro (PK 32+68) - Zipaquirá (PK 53)	20,4	Operación de pasajeros todo el corredor (20,4 Km)	0
TOTAL	318,3		71

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura

Es importante mencionar que cada punto crítico presenta daños particulares que requieren intervenciones diferentes, por lo tanto se mencionarán los daños más representativos y las soluciones planteadas para cada corredor.

Específicamente en el tramo que corresponde al departamento de Cundinamarca, la ANI ha identificado 21 puntos críticos entre los cuales sobresalen los deslizamientos de talud y los hundimientos de terraplén, para este tipo de daño se construirán obras de estabilización (muro en gavión, muro en concreto, pantalla de tablestacas) y se instalarán drenajes superficiales para el manejo de agua.

En el tramo férreo correspondiente al departamento boyacense, fueron identificados 50 puntos críticos, que en su mayoría, fueron provocados por colapsos de alcantarillas y filtraciones de agua que causaron hundimientos en el corredor que se busquen atendidos mediante la construcción de nuevas alcantarillas con mayor capacidad hidráulica.

En el corredor Bogotá - Belencito, se pueden destacar 5 hundimientos causados por significativos movimientos en masa causados por fallas que se agravaron debido a las filtraciones de agua durante el periodo intenso de lluvias y una gran inundación que afectó 450 metros del corredor adyacente a la laguna de Termopaipa. A continuación, se muestra un registro fotográfico de los daños que se presentan en el corredor.

Foto 1 Registro fotográfico daños Corredor Bogotá - Belencito



Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura.

Los municipios dentro de la zona de influencia del corredor Bogotá – Belencito son: Facatativá, Madrid, Mosquera, Bogotá, Chía, Cajicá, Zipaquirá, Tocancipá, Gachancipá, Sesquilé, Suesca, Chocontá, Villapinzón, Ventaquemada, Tunja, Oicatá, Tuta, Paipa, Duitama y Sogamoso, la población de estos municipios es de 1.156.043 habitantes, sin incluir la ciudad de Bogotá (7.674.366 habitantes)²⁷.

Corredor La Dorada – Chiriguaná

Este corredor corresponde a una sola línea férrea, la cual atraviesa los departamentos de Caldas, Cundinamarca, Antioquia, Boyacá, Santander y Cesar, la longitud total de este corredor es de 558 Km, en este se atenderán 47 puntos críticos que permitirán la reactivación de la vía férrea. A continuación, se describen los tramos de este corredor.

Tabla 3 Tramos corredor La Dorada – Chiriguaná

Tramo	Longitud (Km)	Estado Actual	Puntos Críticos a atender
Chiriguaná (PK722+68) - La Dorada (PK 201+502)	521,2	Operación de pasajeros entre Grecia – Barrancabermeja – García Cadena (145Km)	Subtramo La Dorada - Puerto Berrío (17) Subtramo Puerto Berrío – Chiriguaná (28)
Puerto Berrío (PK328+100)- Cabañas(PK 361+199)	33,1	No presenta Operación	1
Ramal Capulco	4	No presenta Operación	1
TOTAL	558.3		47

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura

La distribución y el daño representativo de los puntos críticos por cada departamento se muestran a continuación.

²⁷ Fuente: Proyecciones DANE para el año 2013

- Caldas (La Dorada – Puerto Triunfo): 2, alcantarillas en mal estado
- Antioquia (Puerto Triunfo – Puerto Berrio, Puerto Berrio - Cabañas, Ramal Capulco): 17, Hundimientos
- Santander (Carare – Barrancabermeja – San Rafael): 16, Alcantarillas y puentes en mal estado
- Cesar (San Rafael – Chiriguaná): 11, socavación del terreno y alcantarillas en mal estado
- El punto crítico restante corresponde al suministro e instalación de riel de 90 lb/yd en las siguientes abscisas: PK660+650 al PK660+585, PK666+314 al PK 666+484, PK 671+442 al PK 671+520 y PK673+363 al PK673+494. A continuación, se muestra un registro fotográfico de los daños que se presentan en el corredor.

Foto 2 Registro fotográfico daños Corredor Dorada - Chiriguaná



Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura

Los municipios dentro de la zona de influencia del corredor La Dorada – Chiriguaná son: La Dorada, Puerto Salgar, Puerto Boyacá, Puerto Triunfo, Puerto Nare, Puerto Berrio, Puerto Parra, Barrancabermeja, Puerto Wilches, Gamarra, Pelaya y Pailitas, la población total de estos municipios en el año 2013 es de 532.992 habitantes aproximadamente²⁸.

Las afectaciones identificadas en los corredores férreos evidenciaron la vulnerabilidad en 118 puntos debido principalmente a la ausencia de obras hidráulicas para el manejo de aguas y al estado de las alcantarillas, su capacidad hidráulica y la antigüedad de las mismas.

No obstante, a través del estudio elaborado por la ANI para valorar cada una de las

²⁸ Fuente: Proyecciones DANE para el año 2013

intervenciones se contempló en detalle la construcción de obras para mejorar el adecuado manejo de aguas lluvias mediante la construcción de zanjas, cunetas, alcantarillas y filtros para prevenir filtraciones que causen deslizamientos, derrumbes y hundimientos en los puntos a intervenir en el actual proyecto; con estas intervenciones se garantizará la reducción de la vulnerabilidad en los puntos intervenidos.

De acuerdo a estimaciones realizadas²⁹, las inversiones proyectadas en el presente CONPES impactarán el PIB de los municipios que se encuentran en el área de influencia de los corredores; como resultado, se puede considerar que en promedio el PIB en los municipios del corredor La Dorada-Chiriguaná crecerá en 2.28% (sin incluir Barrancabermeja) entre 2014 y 2015, así mismo, el PIB de los municipios del corredor Bogotá-Belencito (sin incluir Bogotá) se impactará en promedio 0.63% entre 2014 y 2015, este análisis no incluye estimaciones de ahorro por concepto de costos de transporte y de disminución en tiempo de desplazamiento. Adicionalmente, se espera que por el impacto del proyecto sobre el PIB se generen 3.000 nuevos empleos en la zona de influencia del corredor de la Dorada – Chiriguaná y 1.900 en Bogotá-Belencito.³⁰

6. FINANCIACIÓN

El plan de inversión para la rehabilitación del sistema férreo en los corredores La Dorada – Chiriguaná y Bogotá – Belencito, se ejecutará con cargo al rubro presupuestal y distribución que se describen a continuación:

Programa:	113 - Mejoramiento y mantenimiento de infraestructura propia del sector
Subprograma:	605 - Transporte férreo
Proyecto:	007 - Rehabilitación de Vías Férreas a Nivel Nacional, a través del Sistema de Concesiones

²⁹ Estimaciones realizadas por el Departamento Nacional de Planeación basados en estudios de impacto del PIB.

³⁰ Fuente: cálculos Departamento Nacional Planeación con base en el DANE.

Tabla 4 Plan de Inversiones (millones de pesos corrientes)

Presupuesto General de la Nación		
Vigencia	Aportes Propios ANI (Vigencias futuras)	Aportes de la Nación
2013	-	\$ 30.600
2014	\$ 108.000	
2015	\$ 65.000	

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura.

A continuación se muestra el plan de inversiones del proyecto, el cual se encuentra desglosado para cada corredor; el costo por actividad se puede consultar en el anexo 1:

Tabla 5 Plan de Inversiones por corredor (millones de pesos corrientes)

Corredor	Aportes Nación 2013	Aportes Propios ANI (Vigencias futuras)	
		2014	2015
La Dorada – Chiriguaná	\$ 16.000	\$ 65.000	\$ 22.000
Bogotá – Belencito	\$ 14.600	\$ 43.000	\$ 43.000
Total	\$ 30.600	\$ 108.000	\$ 65.000

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura.

Es importante mencionar que el Consejo Superior de Política Fiscal- CONFIS, en la sesión del día 29 de abril de 2013 dio aval fiscal para la declaración de importancia estratégica del proyecto “Rehabilitación de Vías Férreas a Nivel Nacional, a través del Sistema de Concesiones”, de conformidad al Artículo 21 del Decreto 4730 de 2005 (Ver Anexo 2).

Los aportes propios de la ANI, para los años 2014 y 2015, se generan por el transporte de carbón en el tramo Chiriguaná – Santa Marta, cuya tarifa de transporte fue regulada por el Ministerio de Transporte, mediante Resolución 1070 de 2006³¹. De igual

³¹ Por la cual se establecen las tarifas correspondientes a los usuarios de transporte ferroviario de carga y pasajeros del corredor férreo Chiriguaná - Santa Marta:

En el artículo primero se establece: “Fijación de la tarifa de carga de carbón” “...para los usuarios que tengan contratos de uso suscritos con el concesionario con base en el sistema take or pay o pague lo demandado, la tarifa máxima es de dos dólares con catorce centavos de dólar de los Estados Unidos de América (US\$2,14) por tonelada métrica de carbón transportada...”, “... para los usuarios que no suscriban contratos de uso con el Concesionario con base en el sistema take or pay o pague lo demandado, la tarifa es de tres dólares con catorce centavos de dólar de los Estados Unidos de América (US\$3,14) por tonelada métrica de carbón transportada...”

manera, en esta resolución se estableció que, a partir del 1° de enero de 2007, el concesionario del citado tramo pagará a la Agencia Nacional de Infraestructura, como derecho de tránsito, el equivalente al 50% de la tarifa por cada tonelada métrica de carga transportada. En el 2012 la ANI recibió \$ 93 mil millones por este concepto, 7.4% más que en el año 2011.

7. RECOMENDACIONES

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

1. Declarar de importancia estratégica para el país el proyecto “Rehabilitación de Vías Férreas a Nivel Nacional a través del Sistema de Concesiones”, para la rehabilitación de los corredores La Dorada – Chiriguaná y Bogotá – Belencito, propuesto en el presente documento de conformidad con la Ley 819 de 2003 y el Decreto 4730 de 2005.
2. Solicitar al Ministerio de Transporte y a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI-, realizar las acciones necesarias para adelantar el trámite correspondiente para la aprobación de las Vigencias Futuras requeridas para la total financiación y ejecución del proyecto “Rehabilitación de Vías Férreas a Nivel Nacional a través del Sistema de Concesiones” para la rehabilitación de los corredores La Dorada – Chiriguaná y Bogotá – Belencito, con cargo al cupo de inversión de la Agencia Nacional de Infraestructura, de acuerdo con la distribución de recursos presentados en este documento.

ANEXO 1 COSTO POR ACTIVIDADES

Tabla 6 costos por actividad corredor La Dorada - Chiriguaná, Cabañas – Puerto Berrio y Ramal Capulco

Concepto	2013	2014	2015
Intervención a puntos críticos, incluye estudios. AIU e IVA	\$ 4.924	\$ 37.297	\$ 494
Mantenimiento y conservación del Corredor	\$ 2.727	\$ 4.674	\$ 1.948
Mejoramiento de la vía	\$ 629	\$ 7.548	\$ 7.367
Conservación y mantenimiento del material rodante	\$ 211	\$ 362	\$ 151
Atención de emergencias	\$ 629	\$ 2.516	\$ 2.855
Obras y actividades accesorias	\$ 75	\$ 1.897	\$ 4.209
Gastos de administración	\$ 2.816	\$ 4.827	\$ 2.011
Control de Tráfico	\$ 1.235	\$ 2.117	\$ 882
Vigilancia del corredor	\$ 463	\$ 794	\$ 331
Programas y actividades ambientales	\$ 632	\$ 1.132	\$ 965
Señalización	\$ 599	\$ 0	
Interventoría	\$ 1.061	\$ 1.835	\$ 788
Total	\$ 16.000	\$ 65.000	\$ 22.000

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura

Tabla 7 Facatativá – Belencito, La Caro Zipaquirá

Concepto	2013	2014	2015
Intervención a puntos críticos, incluye estudios. AIU e IVA	\$ 2.596	\$ 19.938	\$ 13.829
Mantenimiento y conservación del Corredor	\$ 1.817	\$ 3.114	\$ 1.298
Mejoramiento de la vía	\$ 0		\$ 17.029
Conservación y mantenimiento del material rodante	\$ 530	\$ 908	\$ 378
Atención de emergencias	\$ 1.000	\$ 3.800	\$ 1.200
Obras y actividades accesorias	\$ 0		\$ 1.761
Señalización	\$ 0	\$ 377	\$ 127
Gastos de administración	\$ 3.373	\$ 5.783	\$ 2.409
Control de Tráfico	\$ 3.057	\$ 5.241	\$ 2.184
Vigilancia del corredor	\$ 799	\$ 1.370	\$ 571
Programas y actividades ambientales	\$ 266	\$ 456	\$ 1.350
Interventoría	\$ 1.161	\$ 2.012	\$ 863
Total	\$ 14.600	\$ 43.000	\$ 43.000

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura

ANEXO 2 APROBACIÓN CONFIS



MinHacienda
Ministerio de Hacienda
y Crédito Público

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**

5 2 1

Bogotá D.C.

30 ABR 2013

MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO
Numero Radicacion 2-2013-014366
Fecha Radicacion 2 Ma. 2013 11 52 26
Of. 1146-MINISTERIO DE TRANSPORTE
Of. 1964 DIRECCION GENERAL DEL PRESUPUESTO PUBLICO NACIONAL
No Fojios 1 No Anexos 0

Doctor
JAVIER ALBERTO HERNANDEZ
Viceministro de Infraestructura
Ministerio de Transporte
Avenida El Dorado CAN
Bogotá, D.C.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Rad No 2013-408 016707 2
Fecha 02/05/2013 18:09:10 >200
CEN MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PU
Anexos 5 N ANEXOS



Asunto: Aval fiscal para la declaratoria de importancia estratégica del Proyecto "Rehabilitación de Vías Ferreas a Nivel Nacional a través del Sistema de Concesiones" Ref 1 2013 026194

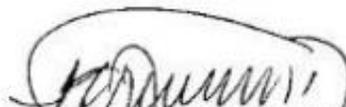
Apreciado Viceministro

En forma atenta le comunico que el Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS en atención a su solicitud formulada mediante comunicación MT No. 20132000130941 del 19 de abril de 2013, así como lo dispuesto por la Ley 819 de 2003 y el Decreto 4730 de 2005 dio aval fiscal para que la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI continúe con los trámites ante el Departamento Nacional de Planeación y el Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES de declaratoria de importancia estratégica para el país del proyecto "Rehabilitación de Vías Ferreas a Nivel Nacional a través del Sistema de Concesiones" de acuerdo al siguiente plan de inversiones:

Cifras en pesos corrientes

Proyecto	PROGRAMA DE INVERSIONES			
	Recursos	2013	2014	2015
Rehabilitación de Vías Ferreas a Nivel Nacional a través del Sistema de Concesiones	Nación	30 600 000 000		
	Propios		108 000 000 000	65 000 000 000

Cordialmente


FERNANDO JIMENEZ RODRIGUEZ
Secretario Ejecutivo

Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS

Copia: Dr. Luis Fernando Andrade Mesa, Presidente Agencia Nacional de Infraestructura, Avenida El Dorado CAN, Edificio Ministerio de Transporte, Bogotá D.C.
REVISÓ: Juan Francisco Abadía de las Alas Campos
ELABORÓ: Inés Contreras

Carrera 8 No. 6 C 38 Bogotá D.C. Colombia
Código Postal 111711
Commutador (57 1) 381 1700
atencioncliente@minhacienda.gov.co
www.minhacienda.gov.co

