

Documento Conpes

Consejo Nacional de Política Económica y Social

República de Colombia

Departamento Nacional de Planeación



3761

CUARTA GENERACIÓN DE CONCESIONES VIALES: PROYECTOS PIONEROS

DNP: DIES, OAJ, DIFP

Ministerio de Hacienda y Crédito Público

Ministerio de Transporte

Agencia Nacional de Infraestructura

Bogotá D.C., Agosto 20 de 2013

Resumen

El Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 “Prosperidad para Todos” –PND-, reconoce la infraestructura de transporte como una locomotora estratégica de crecimiento y en concordancia con ello, el programa Concesiones Viales de Cuarta Generación de -4G-, está dirigido a reducir la brecha en infraestructura y consolidar la red vial nacional a través tanto de la conectividad continua y eficiente entre los centros de producción y de consumo con las principales zonas portuarias, como de los principales centros urbanos del país.

Acorde con lo establecido en el CONPES 3760 de 2013, este documento presenta para conocimiento del Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES-, la descripción de cuatro corredores viales que conforman el grupo de proyectos Pioneros del programa Concesiones Viales de Cuarta Generación -4G-.

Clasificación: T311

Palabras claves: Asociación Público Privada (APP), Concesiones de Cuarta Generación, Proyectos Pioneros

TABLA DE CONTENIDO

I.	INTRODUCCIÓN.....	4
II.	ANTECEDENTES	4
III.	JUSTIFICACIÓN	6
IV.	OBJETIVO DEL DOCUMENTO CONPES.....	10
V.	DESCRIPCIÓN DE LOS PROYECTOS PIONEROS DEL PROGRAMA DE CONCESIONES VIALES 4G.....	10
VI.	FINANCIACIÓN	16
VII.	RECOMENDACIONES.....	18

I. INTRODUCCIÓN

Este documento presenta para conocimiento del Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES-, los primeros cuatro proyectos (Proyectos Pioneros) de la Cuarta Generación de Concesiones Viales, a ser priorizados bajo el cupo global de Vigencias futuras APP aprobado para el sector Transporte. Este grupo de proyectos se regirá bajo el marco normativo de los lineamientos establecidos en el documento CONPES 3760 de 2013¹ y está a cargo del Ministerio de Transporte, a través de la Agencia Nacional de Infraestructura- ANI.

II. ANTECEDENTES

El Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 “Prosperidad para Todos” –PND- reconoce la infraestructura de transporte como una locomotora estratégica de crecimiento, que genera empleo, dinamiza la economía a través de sus encadenamientos con actividades conexas, aumenta la productividad, fortalece la competitividad en los mercados internacionales, mejora la disponibilidad, calidad y precio de los bienes y servicios, disminuye los costos de transporte y genera un impacto social y regional. Así mismo, define elementos de política de transporte orientados a procesos integrales de planificación y al desarrollo de programas que respondan a las apuestas productivas y sectoriales, mediante la integración regional y la adopción de nuevos y mejores mecanismos de financiación.

Acorde con el PND y con el fin de incentivar la participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura tanto productiva como social que requiere el país, se expidieron la Ley 1508 de 2012², y los Decretos 1467³ de 2012, 100 de 2013⁴ y 1610 de

¹ El CONPES 3760 de 2013: “Proyectos viales bajo el esquema de Asociaciones Público Privadas: Cuarta Generación de Concesiones Viales”, establece los lineamientos de política del programa 4G, los que serán utilizados en la estructuración, contratación y ejecución de los proyectos de los corredores viales priorizados en el mencionado documento.

² Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones.

³ El Decreto 1467 de 2012, por el cual se reglamenta la Ley 1508 de 2012, en relación con aspectos tales como las condiciones para el cumplimiento de la disponibilidad, niveles de servicio, estándares de calidad, garantía de continuidad

2013⁵, y la Resolución 3656 de 2012 – DNP⁶, todo lo cual define las herramientas aplicables al desarrollo de Asociaciones Público Privadas bajo un nuevo marco normativo estable y claro, rector de los procesos y procedimientos de selección y contratación de inversionistas privados⁷

Del mismo modo, es preciso anotar que, de conformidad con la Ley 1508 de 2012, el documento CONPES 3749⁸ define el límite anual de autorizaciones para comprometer vigencias futuras para proyectos de APP para los años 2015 (0.05% del PIB), 2016 (0,10% del PIB), y para los periodos 2017-2019 (0,35%) y 2020–2044 (0.4%). Así mismo, previo concepto del CONFIS y en desarrollo del Decreto 1610 de 2013, el CONPES⁹ determinó el correspondiente cupo del sector Transporte para APP dentro del límite establecido en el documento CONPES 3749 de 2013.

Las normas ya mencionadas que regulan el esquema de APP son claras en que no se requiere, por regla general¹⁰, la participación del CONPES en la aprobación de proyectos específicos. No obstante¹¹, se presenta al CONPES el grupo de Proyectos Pioneros de la Cuarta Generación de Concesiones Viales, teniendo en cuenta los beneficios potenciales de los proyectos derivados de su área de influencia, como son la mejora de las condiciones de movilidad, competitividad, articulación de las ciudades, interconexión con la red vial nacional y demás características mencionadas en el presente documento.

Con la ejecución del grupo de proyectos que se describe en este documento se espera obtener reducciones en los tiempos de recorrido y costos de operación para carga y

del servicio, términos y condiciones para la selección, celebración y ejecución de los contratos y demás elementos necesarios para el desarrollo de los esquemas de APP.

⁴ El Decreto 100 de 2013, Modificatorio del Decreto 1467 de 2012 en relación con aspectos de la precalificación de las iniciativas privadas.

⁵ El Decreto 1610 de 2013, por el cual se reglamenta el Artículo 26 de la Ley 1508 de 2012 Presenta los parámetros bajo los cuales el CONPES, previo concepto del CONFIS, define los límites para comprometer vigencias futuras de la Nación y las entidades estatales del orden nacional para los proyectos a ser ejecutados bajo el esquema de APP.

⁶ Resolución 3656 de 2012 – DNP – Establece los parámetros para la evaluación del mecanismo de APP como una modalidad de ejecución de proyectos de que trata la Ley 1508 de 2012 y el Decreto número 1467 de 2012.

⁷ Para mayor detalle, consultar documento CONPES 3760 de 2013

⁸ Meta de Balance Primario y Nivel de Deuda del Sector Público no Financiero (SPNF) para 2014

⁹ Sesiones de agosto 6 y 16 de 2013

¹⁰ Excepcionalmente, el artículo 6 de la Ley 1508 de 2012 exige concepto previo favorable del CONPES para proyectos superiores a treinta años.

¹¹ El documento Conpes3760 de 2013, recomienda que, previa autorización de Vigencias Futuras, se presente al CONPES los grupos de proyectos a ser priorizados, dado el cupo global de Vigencias futuras APP aprobado para el sector Transporte

pasajeros, mejorando la accesibilidad y conectividad de importantes centros productivos como la zona industrial del Valle del Cauca, Cartagena y Barranquilla; así como la integración de los municipios del oriente y occidente de Cundinamarca con la malla vial primaria del país lo que permitirá favorecer las condiciones para la competitividad y el desarrollo de estas zonas.

III. JUSTIFICACIÓN

La inserción de Colombia en los mercados internacionales a través de los acuerdos comerciales suscritos por el país y los que espera concretar, demandan mejorar la competitividad de la economía local y, por esta vía, acelerar el crecimiento económico y aumentar el bienestar de la población.

Para ello, se requiere que el país sea más competitivo, entre otros factores, a través de una infraestructura de transporte eficiente y moderna, con menores costos y tiempos de viaje, menores emisiones de gases de efecto invernadero, ahorro en combustible, mayor seguridad vial, facilidad de acceso a los mercados eficiente movilidad de las personas, los bienes y los servicios; promoviendo la especialización, complementariedad y articulación de las ciudades del país.

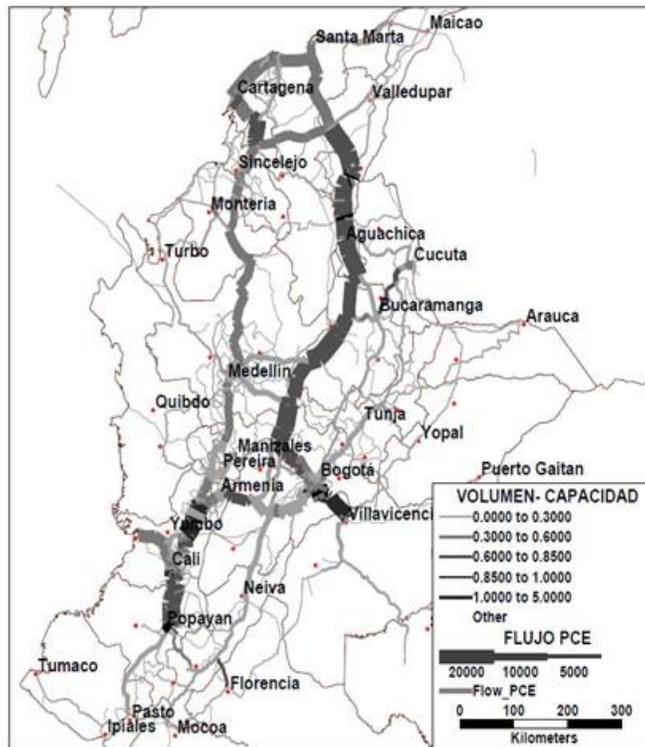
En ese sentido, el PND define por una parte, el mejoramiento de la capacidad de la infraestructura física como una de las estrategias para el fortalecimiento de la competitividad nacional, a través de la consolidación de los corredores de comercio exterior que conectan los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos. Plantea, entre otras estrategias, el esquema de APP como mecanismo para el desarrollo de infraestructura pública, que permita optimizar el uso de los recursos provenientes del sector público y explorando alternativas para canalizar inversión y gestión privada hacia la modernización, construcción, operación y/o mantenimiento de infraestructura pública.

Por otra parte, las políticas y estrategias del PND están encaminadas al fortalecimiento del Sistema de Ciudades como motor de crecimiento del país, mediante la promoción de la competitividad regional y nacional, unida al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes. En desarrollo de este lineamiento el DNP desarrolla la misión

Sistema de Ciudades cuyo objeto es definir las acciones que, desde el nivel nacional, deban adelantarse para lograr dichos objetivos.

En uno de los estudios realizados en desarrollo de la Misión Sistema de Ciudades¹² se evaluaron los problemas de congestión que se presentan en la red vial nacional. En la Gráfica 1, donde se observa el volumen de tráfico en el año 2011 (grosor de la línea) y la relación volumen/capacidad (intensidad del color); se evidencia la insuficiente capacidad vial en varios de los corredores de comercio exterior más importantes¹³ así como las vías de acceso a las grandes ciudades del país (gráfica 1).

Gráfica 1 Congestión de la red vial Nacional – 2011



Fuente: Conectividad Interurbana en Colombia, Misión Ciudades Pablo Roda.

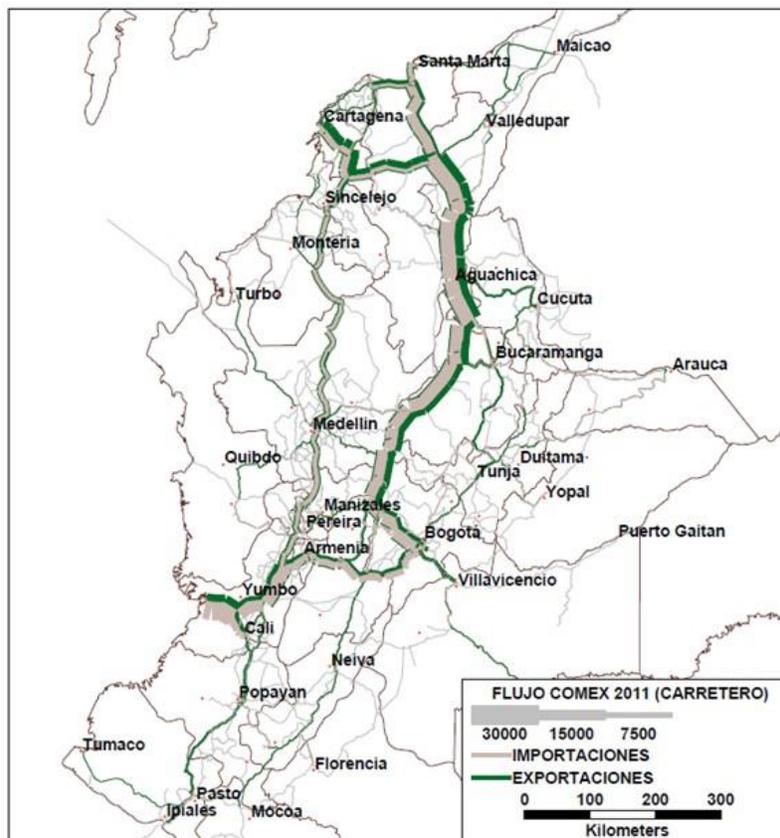
Como se aprecia, los corredores Bogotá – Santa Marta, Bogotá – Buenaventura y la Troncal de Occidente son los que manejan el mayor flujo de comercio exterior (Gráfica 2). Por lo tanto, disminuir los costos y tiempos entre las zonas de producción y los puertos, así

¹² Conectividad Interurbana en Colombia, Misión Ciudades Pablo Roda, Francisco Perdomo y Jorge Sánchez

¹³ Villavicencio – Bogotá, Bogotá - Bosconia, la vía que une Santa Marta con Barranquilla y Cartagena, el corredor Bogotá – Buenaventura, algunos sectores de la Troncal de occidente

como brindar conexión de zonas apartadas con la red primaria, es de vital importancia para la competitividad del país.

Gráfica 2 Flujos de comercio exterior



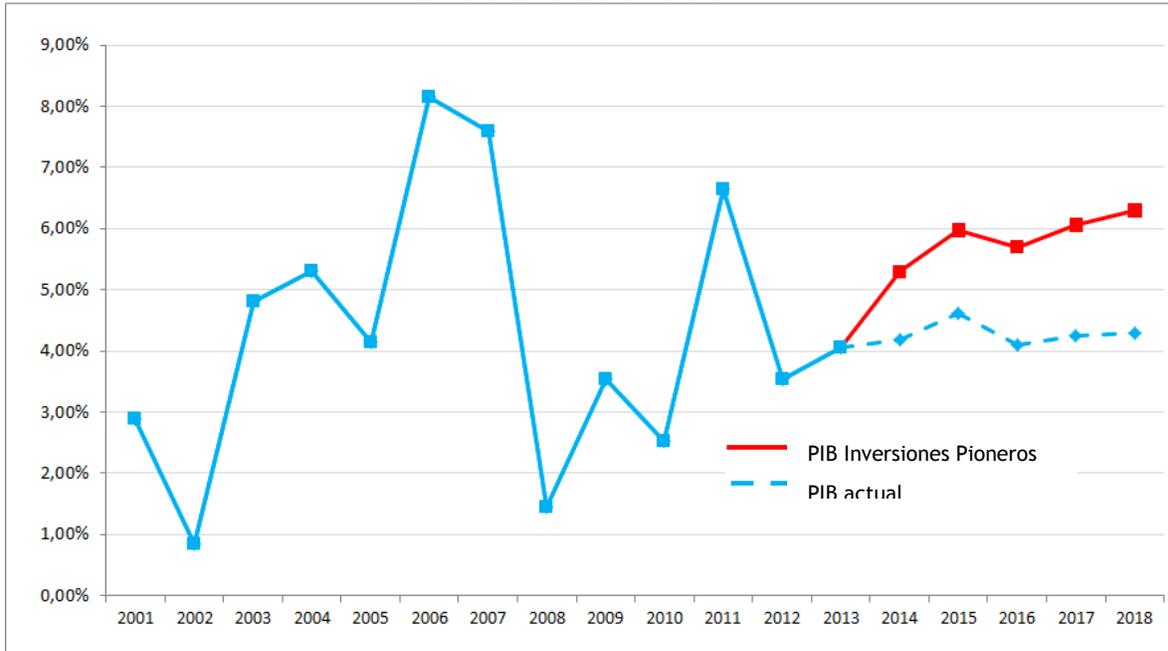
Fuente: Conectividad Interurbana en Colombia, Misión Ciudades Pablo Roda.

Los cuatro proyectos Pioneros objeto de este documento tienen como objetivo generar conectividad, con adecuados niveles de servicio, de los centros de producción del centro-sur del país con la Ruta del Sol, que permite el acceso a los puertos del Caribe (Girardot – Honda – Puerto Salgar), de la zona industrial del Valle del Cauca con el puerto de Buenaventura (Mulaló – Loboguerrero), de los centros de consumo del altiplano Cundiboyacense con la Altillanura (Perimetral del Oriente de Cundinamarca) y entre las ciudades de Cartagena y Barranquilla y de estas con la zona portuaria del río Magdalena (Corredor Cartagena – Barranquilla, Circunvalar de la Prosperidad).

Las inversiones asociadas a los proyectos tendrán efectos en el crecimiento de la economía de la región por el incremento en la acumulación de capital fijo, lo que

significará aumentos en la tasa de inversión de la economía frente al escenario actual. De acuerdo con estimaciones realizadas, estas inversiones aumentaran el PIB de los departamentos beneficiados en promedio anual 1.58% entre 2014 y 2018.¹⁴

Gráfica 3 Impacto en el PIB regional con la inversión en Infraestructura de los cuatro proyectos Pioneros de las concesiones de Cuarta Generación.



Fuente: Cálculos DNP-DEE, con información suministrada por la Agencia Nacional de Infraestructura.

Los proyectos de inversión de capital en infraestructura tienen un enorme potencial de generación de empleos directos e indirectos, se espera que las inversiones de los Proyectos Pioneros generen aproximadamente 61.000 nuevos puestos de trabajo.

Los sectores económicos que más se beneficiarían en la Región son: obras civiles seguido por minerales no metálicos, productos minerales no metálicos; productos de silvicultura, la extracción de madera, captación, depuración y distribución de agua, administración pública y defensa; seguridad social de afiliación obligatoria, generación, captación y distribución de energía eléctrica.

¹⁴ Estimaciones realizadas por el Departamento Nacional de Planeación basados en estudios de impacto del PIB.

IV. OBJETIVO DEL DOCUMENTO CONPES

Presentar al Consejo Nacional de Política Económica y Social, para su conocimiento las características generales de los cuatro Proyectos Pioneros, los cuales hacen parte del programa Cuarta Generación de Concesiones Viales.

V. DESCRIPCIÓN DE LOS PROYECTOS PIONEROS DEL PROGRAMA DE CONCESIONES VIALES 4G

En el documento CONPES 3760 de 2013, se establece que en la nueva generación de concesiones 4G se implementará los principios estipulados en la Ley 1508 de 2012 por medio de la cual se expidió el régimen jurídico de las APP y se introdujeron las mejores prácticas internacionales en materia de estructuración de proyectos, centrándose entre otros aspectos, en los siguientes puntos:

- i. Mayor maduración de estudios previos en la estructuración técnica, ambiental, social, legal y financiera del proyecto.
- ii. Desembolso de recursos públicos condicionado a la disponibilidad de infraestructura y al cumplimiento de niveles de servicio y estándares de calidad
- iii. Mejores criterios de identificación, distribución y retribución de los riesgos.
- iv. Incorporación de nuevas herramientas legales para la solución alternativa de conflictos previstas en la ley.

En este contexto, la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI–, adelanta la estructuración de grupos de proyectos que cubren necesidades de conectividad en el país identificadas a través de varios ejercicios de planificación del sector¹⁵.

En el desarrollo de este trabajo se han encontrado algunos proyectos que además de resultar estratégicos para el mejor funcionamiento de la movilidad en importantes centros

¹⁵ La formulación del Plan Maestro de Transporte, liderada en el 2010 por el DNP estableció necesidades de mejoramiento de cerca de 4.800 Km, pavimentación de 3.500 Km y ampliación a doble calzada de cerca de 3.200 Km de carreteras. Adicionalmente, se identificó la necesidad de implementar mecanismos de mantenimiento integral y de mediano o largo plazo en la totalidad de la red vial nacional.

urbanos e industriales del país y/o permitir la conectividad de zonas apartadas con la red primaria cuentan con estudios técnicos adelantados por la ANI (Girardot-Honda - Puerto Salgar), el INVIAS (Mulaló – Loboguerrero), la Gobernación de Cundinamarca (Perimetral de Oriente de Cundinamarca) o la Gobernación del Atlántico (Cartagena-Barranquilla, Circunvalar de la Prosperidad)¹⁶, complementados con la estructuración técnica, financiera y jurídica realizada por la Agencia Nacional de Infraestructura.

Estos cuatro proyectos han sido estructurados considerando unidades funcionales cuyo presupuesto estimado de inversión será igual o superior a ciento setenta y cinco mil salarios mínimos mensuales legales vigentes (175.000 SMMLV)¹⁷. Se tiene previsto que el Concesionario empiece a recibir la retribución de cada Unidad Funcional cuando las obras estén concluidas y aceptadas por el Interventor y por la ANI¹⁸, y cumpla con los niveles de servicio pactados en el contrato. Culminada la construcción, serán objeto de actividades de Operación y Mantenimiento.

A continuación se presenta el alcance y características de los cuatro proyectos pioneros del programa de concesiones viales 4G.

A. Localización, descripción y alcance de los proyectos pioneros.

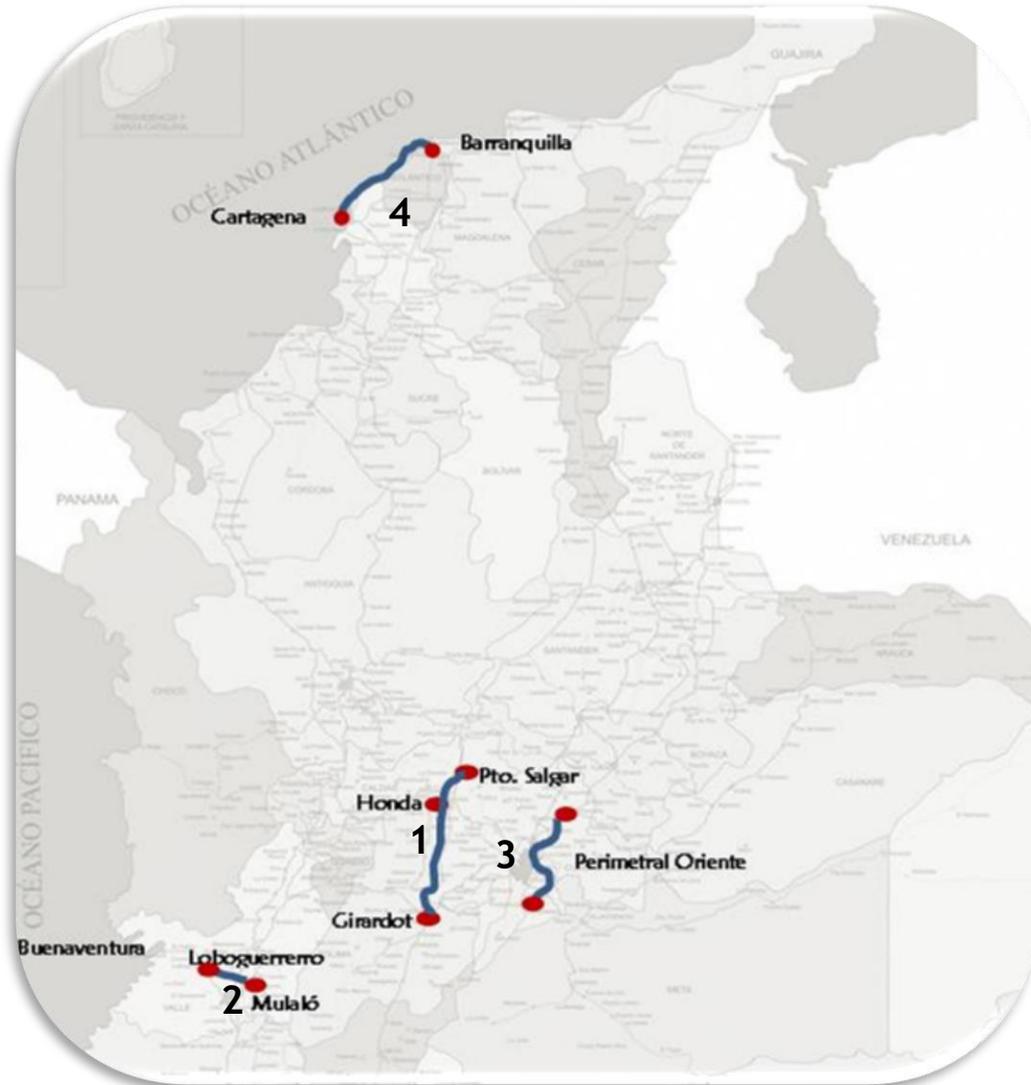
Los corredores que conforman el grupo de Proyectos Pioneros del programa Cuarta Generación de Concesiones Viales se desarrollan en los departamentos de Atlántico, Bolívar, Caldas, Cundinamarca, Tolima y Valle del Cauca; los corredores permitirán mejorar la conectividad y accesibilidad a diferentes zonas del país, como lo son el Pacífico Colombiano y la Costa del Caribe. Adicionalmente, mejoran las conexiones entre los departamentos del norte y sur del país (gráfica 4), los corredores cuentan con una longitud aproximada de 532 Km, que se discriminan en la Tabla 1.

¹⁶ Los estudios adelantados por las Gobernaciones de Cundinamarca y Atlántico fueron complementados por la ANI para ser ejecutados bajo el mecanismo de APP

¹⁷ Acorde con el Numeral 5.2 (Artículo 5, Capítulo II) del Decreto 1467 de 2012, por el cual se reglamenta la Ley 1508 de 2012

¹⁸ La retribución estará condicionada a la disponibilidad de la infraestructura en condiciones de servicio y calidad pactadas para cada etapa del proyecto (artículo 5 de la Ley 1508 de 2012).

Gráfica 4 Localización general de los Proyectos Pioneros



Fuente: Elaboración propia con información de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI.

Tabla 1. Localización y longitud de los Proyectos Pioneros

Proyecto	Departamentos	Longitud (Km) ¹⁹
1. Girardot - Honda - Pto. Salgar	Caldas, Cundinamarca, Tolima	200
2. Mulaló - Loboquerrero	Valle del Cauca	32
3. Perimetral Oriente de C/marca	Cundinamarca	152
4. C/gena - B/quilla, Circunvalar	Atlántico, Bolívar	148

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura

¹⁹ El alcance físico en la longitud aproximada de intervención (Km), estará sujeto a los resultados de los estudios y diseños definitivos.

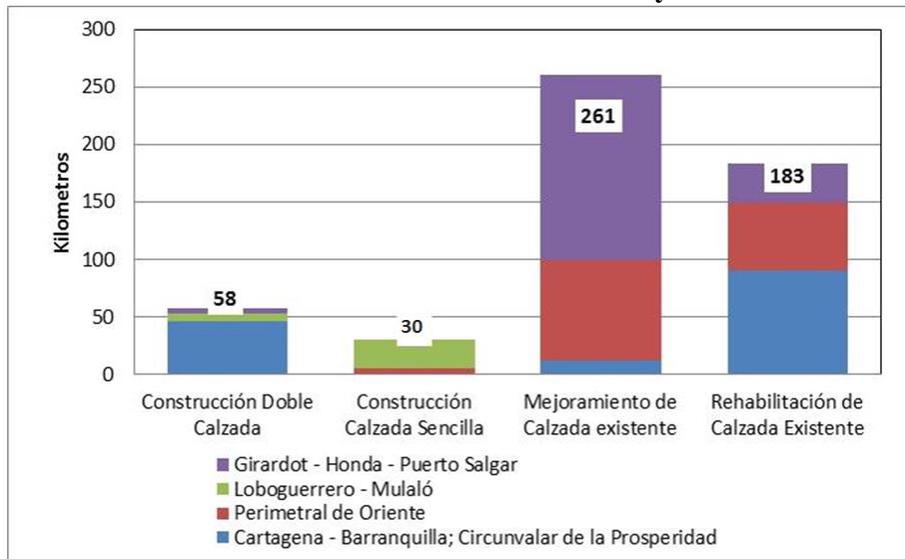
El propósito general es desarrollar vías primarias con especificaciones de geometría, velocidad y seguridad suficientes para garantizar la movilidad y conectividad en los 6 departamentos mencionados anteriormente. Adicionalmente, estas vías ayudan a promover los sectores productivos de las zonas beneficiadas. La región donde se encuentra el proyecto Girardot – Honda – Puerto Salgar, posee un potencial turístico y agrícola, para el proyecto de Mulaló – Loboguerrero, la zona posee una vocación industrial; para el proyecto Perimetral de Oriente, se espera impulsar los sectores agrícolas, industriales y mineros de la zona pero también ayudar a mejorar la movilidad al interior de la ciudad de Bogotá, generando una vía alternativa que evite que los vehículos de pasajeros y carga ingresen a la ciudad; por último para el proyecto de Cartagena y Barranquilla, se espera que estas intervenciones incentiven el sector turístico e industrial de las zonas francas de estas ciudades costeras (Tabla 2)

Tabla 2. Propósito de los Proyectos Pioneros del programa 4G de Concesiones Viales

Proyecto	Propósito General
1 Girardot- Honda-Pto. Salgar	Conexión Sur - Norte uniendo los departamentos del centro y sur del país con la Concesión Girardot – Ibagué – Cajamarca (sector Flandes por la margen derecha del río Magdalena) en el departamento de Cundinamarca, con la Concesión Ruta de Sol (sector Puerto Salgar) y el Caribe colombiano
2 Mulaló - Loboguerrero	Conexión zonas industriales del Valle del Cauca con la Ruta Nacional No 25 que lleva a los puertos de Buenaventura.
3 Perimetral Oriente de C/marca	Conexión alternativa de movilidad desde Sopó, donde conecta con la concesión Briceño-Tunja- Sogamoso, hasta Cáqueza conectando con la vía Bogotá-Villavicencio. Complementar la funcionalidad del corredor con las vías transversales Salitre-Guasca, Guasca – Sesquilé, Patios-La Calera y Límite de Bogotá- Choachí.
4 C/gena- B/quilla, Circunvalar	Conexión entre las ciudades de Cartagena y Barranquilla y una vía Circunvalar en Barranquilla que permitirá delimitar urbanísticamente la ciudad y agilizar la movilización y el acceso hacia la zona portuaria sobre el Río Magdalena.

El alcance de los Proyectos Pioneros incluye la construcción de dobles calzadas, segundas calzadas y nuevas vías en calzada sencilla, así como el mejoramiento y rehabilitación de vías existentes, como se detalla en la Gráfica 5.

Gráfica 5. Intervenciones a realizar en los Proyectos Pioneros



Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura

Como se observa en la anterior gráfica, el 16.54% de los 532 Km corresponde a la construcción de vías nuevas, de los cuales el 10.9% es construcción de doble calzada; los tramos de vía nueva en calzada sencilla a construir son la variante de Choachí, y el corredor Mulaló – Loboguerrero.

Dentro del corredor Mulaló - Loboguerrero se contempla la construcción de obras especiales como la construcción de 9 túneles que suman 12,3 Km, siendo 3 de ellos de longitud superior a 1 kilómetro, además se construirán 31 viaductos y 8 puentes en las intersecciones de Panorama, Mulaló, Pavas y Loboguerrero; en el corredor Perimetral de Oriente se tiene contemplado la construcción de 8 viaductos, la mayoría de ellos en el tramo La Calera – Choachí; en el corredor Cartagena – Barranquilla se realizará la construcción de los viaductos del Gran Manglar, la Ye y el Gran Viaducto y finalmente en el corredor Girardot – Honda – Puerto Salgar se construirá un puente atirantado sobre el río Magdalena de 4 Km de longitud.

B. Impactos Potenciales de los cuatro Proyectos Pioneros

A partir de la definición de las áreas de influencia del proyecto, se determinó que por la ejecución de los Proyectos Pioneros se beneficiaran directamente 22 municipios en 6

departamentos y una población estimada de 7.750.873 habitantes, como se muestra en la Tabla 3:

Tabla 3. Municipios y habitantes beneficiados Proyectos Pioneros²⁰

	Proyecto	No. Municipios	Habitantes
1	Girardot-Honda- Puerto Salgar	11	309.819
2	Mulaló - Loboguerrero	2	147.912
3	Perimetral Oriente de C/marca	7	107.596
4	C/gena-B/quilla, Circunvalar	2	2.185.546

Fuente: Cálculos DNP con base en proyecciones DANE (Censo 2005)

Adicionalmente, de acuerdo con la información de los estudios socio-económicos realizados en los procesos de estructuración se cuantificaron los beneficios socioeconómicos derivados de su realización (Tabla 4).

**Tabla 4. Ahorros socioeconómicos de los proyectos²¹
(Millones constantes de 2012)**

Beneficios Ambientales	1,266,727.0
Reducción COV²²	478,470.2
Reducción de accidentalidad	160,756.2

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura

Con base en los beneficios expuestos anteriormente, se puede calcular una relación entre los beneficios generados por la realización de los cuatro proyectos y los costos de su realización. Al analizarlo a través de la Tasa Interna de Retorno Económica – TIRE- del proyecto, calculando todos los beneficios generados durante la vida del proyecto menos los costos generados por el proyecto, sin tener en cuenta los gastos por concepto de pago al capital y los intereses, los resultados se ubican entre el 12,7% y el 25, 3% (Tabla 5).

Tabla 5. Indicadores económicos de los proyectos

	TIRE	Beneficio/Costo
Girardot - Puerto Salgar	22.10%	1.76
Mulaló - Buenaventura	25.30%	2.78
Perimetral de Oriente	12.70%	1.1
Cartagena - Barranquilla	16.72%	1.264

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura

²⁰ El proyecto Mulaló – Loboguerrero, puede impactar eventualmente a los municipios de Cali y Restrepo, así como el Proyecto de Cartagena – Barranquilla a los municipios del área metropolitana de Barranquilla. De igual forma, la Perimetral de Oriente puede tener un impacto indirecto positivo sobre la movilidad en la ciudad de Bogotá.

²¹ Estos valores no incluyen el proyecto Mulaló – Loboguerrero ya que, a la fecha de presentación al CONPES, se están realizando algunos ajustes a la evaluación de los impactos. Los valores mostrados no son definitivos, se requiere tramitar el concepto favorable por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación.

²² COV: Costo de Operación Vehicular

VI. FINANCIACIÓN

Las inversiones necesarias para el desarrollo de los proyectos que se describen en el presente documento ascienden a \$4.377.060 millones de pesos de 2012 (CAPEX²³), como se muestra en la Tabla 6.

**Tabla 6. CAPEX por proyecto
(Millones pesos constante de 2012)²⁴**

Proyecto	Inversión
1 Girardot-Honda - Puerto. Salgar	860.759
2 Mulaló - Loboguerrero	1.195.811
3 Perimetral Oriente de C/marca	1.076.264
4 C/gena-B/quilla, Circunvalar	1.244.226
Total	4,377,060

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura

Adicional a estas inversiones, deben considerarse costos de operación y mantenimiento durante el desarrollo del proyecto, gastos financieros, administrativos, de interventoría, entre otros.,

Teniendo en cuenta la totalidad de los costos, las fuentes de retribución de estos proyectos están determinadas principalmente por los ingresos provenientes del recaudo de peajes y aportes de la Nación. Los aportes de la Nación ascienden a \$10.023.557 millones de 2012 que serán financiados entre el año 2016 y 2038, distribuidos en los proyectos como se muestra en la Tabla 7.

Tabla 7 Resumen Aportes Nación²⁵

Proyecto	Aporte Nación (millones pesos constantes de 2012)
Girardot - Honda - Puerto Salgar	1.330.348
Loboguerrero – Mulaló	3.346.487
Perimetral de Oriente	2.465.722
Cartagena - Barranquilla; Circunvalar de la Prosperidad	2.881.000

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura

²³ CAPEX (Capital Expenditures) o gastos de capital, en este ítem se incluyen todos los gastos necesarios para la construcción, mejoramiento o rehabilitación de la infraestructura vial.

²⁴ Los valores mostrados no son definitivos, se requiere tramitar de concepto favorable por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación.

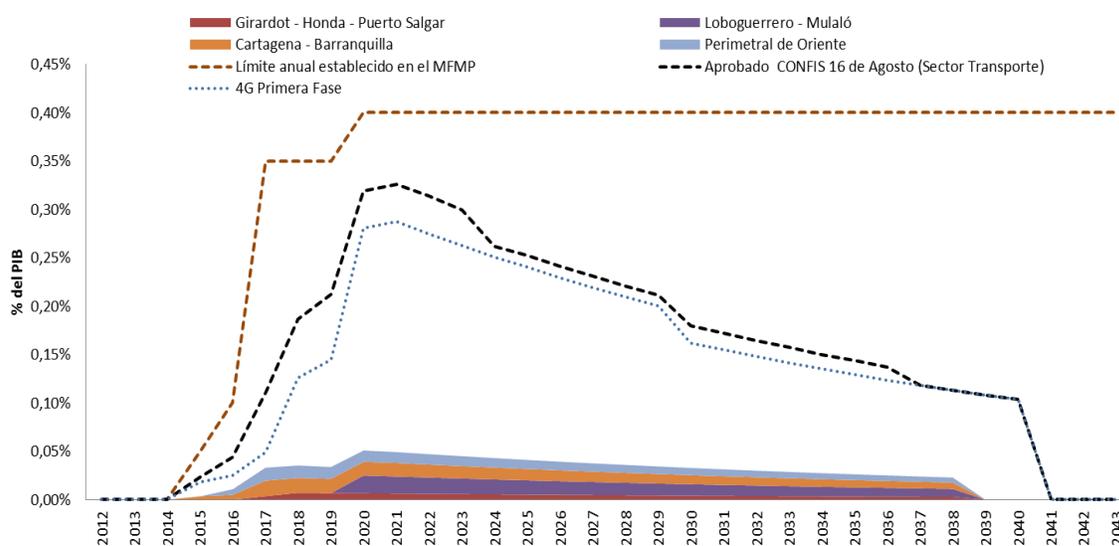
²⁵ Los valores mostrados no son definitivos, se requiere tramitar concepto favorable por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación.

En cuanto al recaudo de peajes es importante mencionar que el proyecto contempla la instalación de nuevas casetas y ajustes en las tarifas, compensado por los ahorros en tiempos de viaje y costos de operación obtenidos con la mejora de la infraestructura.

Para los Proyectos Pioneros, se estima que se requerirán aproximadamente \$708.405 millones, correspondientes a aportes al Fondo de Contingencias.

Como se señaló anteriormente, es importante mencionar que los valores y su distribución guardan concordancia con el límite anual de autorizaciones para comprometer vigencias futuras para proyectos de APP establecido en el documento CONPES 3749 de 2013²⁶. Así mismo, los recursos requeridos por los Proyectos Pioneros están contenidos en el cupo del Sector Transporte aprobado por el CONPES previo concepto del CONFIS, en sesiones de 6 y 16 de agosto de 2013. El cupo sectorial y la distribución de las inversiones de Proyectos Pioneros se muestran en la Gráfica 6.

Gráfica 6 Distribución de inversiones de los Proyectos Pioneros del Programa Concesiones Viales de Cuarta Generación (% PIB)



Fuente: DNP - DIES con información de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI

²⁶ Meta de balance primario y nivel de deuda del sector público no financiero (SPNF) para 2014

VII. RECOMENDACIONES

El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación, recomiendan al Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES:

1. Adoptar la priorización de los cuatro (4) proyectos pioneros del programa de concesiones de Cuarta Generación 4G presentados en este documento.
2. Solicitar al Ministerio de Transporte y a la Agencia Nacional de Infraestructura realizar las acciones necesarias para tramitar la aprobación de vigencias futuras requeridas para la ejecución de los cuatro Proyectos Pioneros. Lo anterior, con cargo al espacio fiscal del sector transporte y el cupo de Vigencias Futuras definidas en el CONPES 3749 de 2013.
3. Solicitar a la Agencia Nacional de Infraestructura aplicar en los proyectos pioneros la estructuración por unidades funcionales, a que hace referencia el artículo 5 del Decreto 1467 de 2012.
4. Solicitar al Ministerio de Transporte y a la Agencia Nacional de Infraestructura adelantar las gestiones sociales y administrativas necesarias para la oportuna instalación de las nuevas casetas de peajes, de acuerdo con la normatividad vigente.
5. Solicitar al Ministerio de Transporte, a través de la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías coordinar las gestiones para la entrega oportuna de las casetas de peaje existentes en las vías a su cargo a los concesionarios, contempladas en cada uno de los proyectos.
6. Solicitar al Ministerio de Transporte, a la Agencia Nacional de Infraestructura, al Instituto Nacional de Vías, realizar las gestiones necesarias para que la Agencia Nacional de Infraestructura pueda intervenir los tramos contemplados en cada proyecto.

7. Solicitar al Ministerio de Transporte, Ministerio del Interior, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la Agencia Nacional de Infraestructura y Autoridad Nacional de Licencias Ambientales la definición de mecanismos que permitan agilizar el desarrollo de los Proyectos Pioneros del Programa Cuarta Generación de Concesiones Viales.