

Documento CONPES

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

3844

CUARTA GENERACIÓN DE CONCESIONES VIALES: FASE I TERCERA OLA. CORREDORES BUCARAMANGA-PAMPLONA-CÚCUTA Y BUGA-BUENAVENTURA

Departamento Nacional de Planeación
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Ministerio de Transporte
Agencia Nacional de Infraestructura

Versión aprobada

Bogotá, D.C., 02 de octubre de 2015

**CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL
CONPES**

Juan Manuel Santos Calderón
Presidente de la República

Germán Vargas Lleras
Vicepresidente de la República

María Lorena Gutiérrez Botero
Ministra de la Presidencia

Juan Fernando Cristo Bustos
Ministro del Interior

María Ángela Holguín Cuéllar
Ministra de Relaciones Exteriores

Mauricio Cárdenas Santamaría
Ministro de Hacienda y Crédito Público

Yesid Reyes Alvarado
Ministro de Justicia y del Derecho

Luis Carlos Villegas Echeverri
Ministro de Defensa Nacional

Aurelio Iragorri Valencia
Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural

Alejandro Gaviria Uribe
Ministro de Salud y Protección Social

Luis Eduardo Garzón
Ministro de Trabajo

Tomás González Estrada
Ministro de Minas y Energía

Cecilia Álvarez Correa
Ministra de Comercio, Industria y Turismo

Gina Parody d'Echeona
Ministra de Educación Nacional

Gabriel Vallejo López
Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible

Luis Felipe Henao Cardona
Ministro de Vivienda, Ciudad y Territorio

David Luna Sánchez
Ministro de Tecnologías de la Información y las
Comunicaciones

Natalia Abello Vives
Ministra de Transporte

Mariana Garcés Córdoba
Ministra de Cultura

Simón Gaviria Muñoz
Director General del Departamento Nacional de Planeación

Luis Fernando Mejía Alzate
Subdirector Sectorial

Manuel Fernando Castro Quiroz
Subdirector Territorial y de Inversión Pública

Resumen ejecutivo

Este documento presenta para conocimiento del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), la priorización de los tres proyectos de la Fase I de la Tercera Ola de la Cuarta Generación de Concesiones Viales (4G). Estos proyectos se regirán bajo el marco normativo de los lineamientos establecidos en el documento CONPES 3760 de 2013 y están a cargo del Ministerio de Transporte, a través de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

Los proyectos que conforman esta Fase tienen por objeto consolidar el corredor Bucaramanga-Pamplona-Cúcuta en los departamentos de Santander y Norte de Santander, y Buga-Buenaventura en el departamento de Valle del Cauca. El alcance de las obras a realizar varía en cada uno de los proyectos de acuerdo con las necesidades y requerimientos de cada corredor vial, para lo cual se definieron actividades como construcción de dobles calzadas, terceros carriles, variantes, túneles, viaductos e intersecciones y el mejoramiento y rehabilitación de la infraestructura, así como su mantenimiento y operación.

El valor de las obras a realizar (CAPEX) asciende a los 2,78 billones de pesos de 2013 y el valor de operar y mantener por 25 años los corredores viales (OPEX) asciende a 1,85 billones de pesos de 2013, los cuales estarán financiados con los recursos de peajes y vigencias futuras de la nación.

Las entidades involucradas en el desarrollo del presente documento y en el cumplimiento de las recomendaciones son el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte, la ANI y el Departamento Nacional de Planeación (DNP).

Clasificación JEL: T311

Palabras clave: Asociación Público Privada (APP), Concesiones de Cuarta Generación, 4G, Proyectos Tercera Ola.

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....	7
2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN.....	9
3. DIAGNÓSTICO	11
3.1. Corredor Bucaramanga-Pamplona	12
3.2. Corredor Pamplona-Cúcuta	14
3.3. Corredor Buga-Buenaventura	15
4. DEFINICIÓN DE LA POLÍTICA.....	16
4.1. Objetivo	17
4.2. Propósito y alcance de los proyectos.....	17
4.2.1. Propósito	17
4.2.2. Alcance	18
4.3. Beneficios de los proyectos	22
4.3.1. Población beneficiada.....	23
4.3.2. Ahorro en tiempos de viaje y costos de operación vehicular	23
4.3.3. Impacto de la inversión de los proyectos de la Fase I de la Tercera Ola de 4G en el crecimiento del PIB.....	24
4.4. Plan de acción	25
4.5. Seguimiento	26
4.6. Financiamiento	26
5. RECOMENDACIONES	28
ANEXOS.....	29
BIBLIOGRAFÍA.....	30

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. TPD en proyectos de Fase I de la Tercera Ola de 4G	12
Tabla 2. Localización y longitud de los proyectos de Tercera Ola de 4G	12
Tabla 3. Tiempos, costos y ahorros por trayecto. Proyecto Bucaramanga-Pamplona	18
Tabla 4. Tiempos, costos y ahorros por trayecto. Proyecto Pamplona-Cúcuta	20
Tabla 5. Tiempos, costos y ahorros por trayecto. Proyecto Buga-Buenaventura	21
Tabla 6. Municipios y habitantes beneficiados por proyectos de la.....	23
Tabla 7. Ahorro socioeconómico por proyecto ^(a)	24
Tabla 8. Análisis costo-beneficio de los proyectos ^(a)	24
Tabla 9. Impacto de la inversión de los proyectos de la Fase I de la Tercera Ola de Concesiones Viales de 4G en el crecimiento del PIB, 2015-2020.....	25
Tabla 10. Usos por proyecto ^(a)	26
Tabla 11. Resumen de fuentes de financiación ^(a)	27
Tabla 12. Resumen aporte al Fondo de contingencias ^(a)	27

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1. Localización general Bucaramanga-Pamplona, Pamplona-Cúcuta y Buga-Buenaventura	11
Mapa 2. Localización Proyecto Bucaramanga-Pamplona	13
Mapa 3. Localización Proyecto Pamplona-Cúcuta	15
Mapa 4. Localización Proyecto Buga-Buenaventura	16

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Tipo de intervenciones de los corredores Bucaramanga-Pamplona, Pamplona-Cúcuta y Buga-Buenaventura	23
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

SIGLAS Y ABREVIACIONES

4G	Cuarta Generación de Concesiones Viales
ANI	Agencia Nacional de Infraestructura
APP	Asociación Público Privada
CAPEX	<i>Capital Expenditures</i> (en español: Requerimientos de Capital)
CONFIS	Consejo Superior de Política Fiscal
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
COV	Costo de Operación Vehicular
DNP	Departamento Nacional de Planeación
FHA	<i>Federal Highway Administration</i> (en español: Administración Federal de Carreteras)
HCM	<i>Highway Capacity Manual</i> (en español: Manual de Capacidad de Carreteras)
INVÍAS	Instituto Nacional de Vías
OPEX	<i>Operational Expenditure</i> (en español: Gastos de Mantenimiento y Operación)
PND	Plan Nacional de Desarrollo
SECOP	Sistema Electrónico de Contratación Pública
SMMLV	Salario Mínimo Mensual Legal Vigente
SPNF	Sector Público No Financiero
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económica
TPD	Tráfico Promedio Diario

1. INTRODUCCIÓN

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2014-2018 *Todos por un nuevo país*, sostiene que el atraso en la provisión de infraestructura logística y de transporte es uno de los principales obstáculos para el desarrollo económico y la consolidación de la paz en Colombia. Este atraso genera altos costos que encarecen los productos locales, restándoles competitividad. También contribuye con la desintegración regional, propiciando regiones autocontenidas y desaprovechamiento de los beneficios del comercio interior y la especialización. Además, no propicia el crecimiento del campo al encarecer el transporte de los productos a los principales centros de consumo; e incluso dificulta la presencia del Estado en muchas zonas del país a través de la prestación de servicios básicos como educación, salud y seguridad.

Es así como la infraestructura de transporte hace parte de una de las estrategias transversales del PND 2014-2018 para fomentar el crecimiento, el desarrollo humano y la integración y conectividad entre los territorios y la nación. De esta forma, se dinamiza la economía a través de sus encadenamientos con actividades conexas; se fortalece la competitividad en los mercados internacionales; se mejora la disponibilidad, calidad y precio de los bienes y servicios; y se disminuyen los costos de transporte generándose un importante impacto social y regional.

De acuerdo con el PND 2014-2018, el histórico atraso en infraestructura vial se evidencia en un porcentaje bajo de vías pavimentadas en comparación con países de la región. En Colombia, aproximadamente el 12% de las vías se encuentran pavimentadas, en comparación con 23% de las vías en Chile. Adicionalmente, más del 50% de las vías pavimentadas colombianas está en mal estado. Así, el déficit de infraestructura en Colombia se traduce en altos costos logísticos, equivalentes al 23% del PIB, en comparación con Chile en donde dichos costos representan el 18% del PIB.

En el PND 2014-2018 se propone que la conectividad física no solo esté enfocada en obras que reduzcan distancias o incrementen la velocidad promedio, sino en proyectos multimodales que permitan reducir costos de transporte, consumo energético e impactos ambientales. Lo anterior, junto con desarrollos logísticos, permitirá un mayor intercambio comercial, conectando las regiones y maximizando sus vocaciones productivas. Esto también contribuirá a maximizar la presencia del Estado y promover la reconciliación, facilitando el encuentro de los ciudadanos para el diálogo, el debate y la convivencia. 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 expidió la Ley 1508 de 2012¹ y sus decretos

¹ Por la cual se establece el régimen jurídico de las APP, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones.

reglamentarios. Esta ley define las herramientas aplicables al desarrollo de Asociaciones Público Privadas (APP) bajo un nuevo marco normativo estable y claro, rector de los procesos y procedimientos de selección y contratación de inversionistas privados².

En el documento [CONPES 3760 de 2013](#), se establecen los lineamientos de la Cuarta Generación de Concesiones Viales (4G)³, implementando los principios estipulados en la Ley 1508 de 2012. Se centra, entre otros aspectos, en una mayor maduración de estudios previos técnicos, ambientales, sociales, legales y financieros de cada proyecto, en el desembolso de recursos públicos condicionado a la disponibilidad de infraestructura y al cumplimiento de niveles de servicio, y en estándares de calidad, mejores criterios de identificación, distribución y retribución de los riesgos y la incorporación de nuevas herramientas legales para la solución alternativa de conflictos previstas en la Ley.

Basados en los lineamientos previamente mencionados, 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 sector.

Adicionalmente, es preciso anotar que, de conformidad con la Ley 1508 de 2012, el documento [CONPES 3808 de 2014](#) 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% del PIB) y 2020-2045 (0,4% del PIB). Bajo este contexto, previo concepto del Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS)⁴ y en desarrollo del Decreto 1610 de 2013, el CONPES⁵ determinó el correspondiente cupo del sector Transporte.

Las normas que regulan el esquema de APP son claras en que no se requiere, por regla general⁶, la participación del CONPES en la aprobación de proyectos específicos. No obstante⁷, se presenta al CONPES la Fase I de la Tercera Ola de 4G, 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,

² Para mayor detalle, consultar documento CONPES 3760 de 2013.

³ 4G es el programa de infraestructura vial que le permitirá al país desarrollarse aceleradamente y ser más competitivo para enfrentar los retos del comercio global, generando más empleos y entregando a los colombianos vías de primera calidad al final de esta década.

⁴ Sesión del 12 de noviembre de 2014.

⁵ Sesión del 13 de noviembre de 2014.

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

⁷ El documento CONPES 3760 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.

interconexión con la red vial nacional y demás características mencionadas en el presente documento.

2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

La inserción de Colombia en los mercados internacionales a través de los acuerdos comerciales suscritos por el país, exige el mejoramiento de la competitividad de la economía local para acelerar el crecimiento económico y aumentar el bienestar de la población. Con el fin de lograr facilidad de acceso a los mercados, eficiente movilidad de las personas, bienes y servicios, se requiere que el país cuente con una mayor integración regional y territorial, y de su sistema de ciudades con zonas fronterizas y puertos, mediante una infraestructura de transporte eficiente y moderna, que implique menores costos de transporte y tiempos de viaje, menores emisiones de gases de efecto invernadero, ahorro en combustible y mayor seguridad vial.

En este sentido, el PND 2014-2018 tiene como estrategia transversal promover la competitividad e infraestructura estratégica, las cuales son necesarias para fomentar el crecimiento económico y el desarrollo humano del país. Para lograrlo, el plan propone la participación del sector privado en la provisión de infraestructura de transporte y servicios conexos a través del programa de 4G.

La vinculación del capital privado en los proyectos de 4G permitirá acelerar la inversión en carreteras concesionadas, pasando de niveles de 3 billones de pesos anuales a 8,5 billones de pesos al finalizar el cuatrienio. Este programa llevará desarrollo y trabajo a 24 departamentos y generará más de 136.000 empleos directos, lo cual permitirá reducir la tasa de desempleo durante la etapa de construcción de los proyectos en 1% y generará un efecto multiplicador en el PIB de aproximadamente el 1,5%.

Al finalizar el cuatrienio, el país contará con más de 8.500 km de vías nacionales entregadas en concesión, dentro de las cuales 3.190 km serán en doble calzada. A través de la Fase I de la Tercera Ola de 4G se contará aproximadamente con 195 km adicionales de nuevas dobles calzadas, 9 km de túneles y 13 km de viaductos.

Teniendo en cuenta el escenario actual de austeridad fiscal del país, los proyectos de los corredores Bucaramanga-Pamplona-Cúcuta y Buga-Buenaventura resultan estratégicos para mejorar la movilidad entre importantes centros urbanos e industriales del país, ya que mejorarán la capacidad de las principales vías que conectan el interior del país con Venezuela y promoverán el transporte multimodal a través de la conexión del centro del país con el Pacífico.

En este sentido, el corredor Bucaramanga-Pamplona-Cúcuta se priorizó dentro de la Fase I de la Tercera Ola de 4G por tratarse de proyectos que ayudarán, en un marco de

mediano plazo, a mejorar la situación coyuntural de la crisis fronteriza entre Colombia y Venezuela, y la respectiva problemática humanitaria derivada.

Adicionalmente, el departamento de Norte de Santander presenta problemáticas asociadas a niveles socioeconómicos desfavorables, mayor presencia de grupos y economías ilegales, desarrollo de actividades ilícitas y la concentración de 19 de los 20 municipios de frontera que hacen parte de la región Centro Oriente y Bogotá D.C. Esto, sumado al hecho que el puesto de control Simón Bolívar en Cúcuta es el segundo con mayor flujo migratorio en Colombia, sugiere la necesidad de emprender acciones coordinadas para mejorar la conectividad de la región Centro Oriente y Bogotá D.C., y complementar las acciones de mejoramiento y rehabilitación de los corredores transversales de la red primaria Caribe (Ruta del Sol, Cúcuta-Ocaña-Gamarra), con el fin de contribuir con el cierre de brechas de calidad de vida, disminuir los desequilibrios territoriales, aumentar el desarrollo productivo sostenible y la integración regional de esta zona del país.

Por su parte, el corredor Buga-Buenaventura fue priorizado debido a la importancia estratégica de contar con una mejor conectividad vial entre el interior del país y el puerto de Buenaventura. Este puerto: i) aporta el mayor volumen de carga movilizada; ii) cuenta con una plataforma logística avanzada que contrasta con las elevadas brechas socioeconómicas de su área de influencia; y iii) ejerce una función de centro subregional y administrativo, que concentra servicios de provisión pública. Lo anterior resulta estratégico para lograr mayores niveles de competitividad de un sinnúmero de sectores productivos y mejores flujos de intercambio económico. Adicionalmente, el proyecto permitirá desarrollar esta importante vía sin la participación de recursos públicos debido a que no requiere aportes de vigencias futuras.

Estos proyectos cuentan con estructuración técnica, financiera y jurídica realizada por la ANI y han sido diseñados considerando unidades funcionales de acuerdo con los topes presupuestales establecidos en la norma⁸. En línea con lo establecido en la Ley 1508 de 2012 se tiene previsto que el concesionario empiece a recibir la retribución de cada unidad funcional cuando haya disponibilidad de la infraestructura y estará condicionada al cumplimiento de niveles de servicio y estándares de calidad.

Como parte del análisis de los proyectos de la Fase I de la Tercera Ola de 4G, se compararon los beneficios entre el esquema de contratación tradicional de obra pública y el

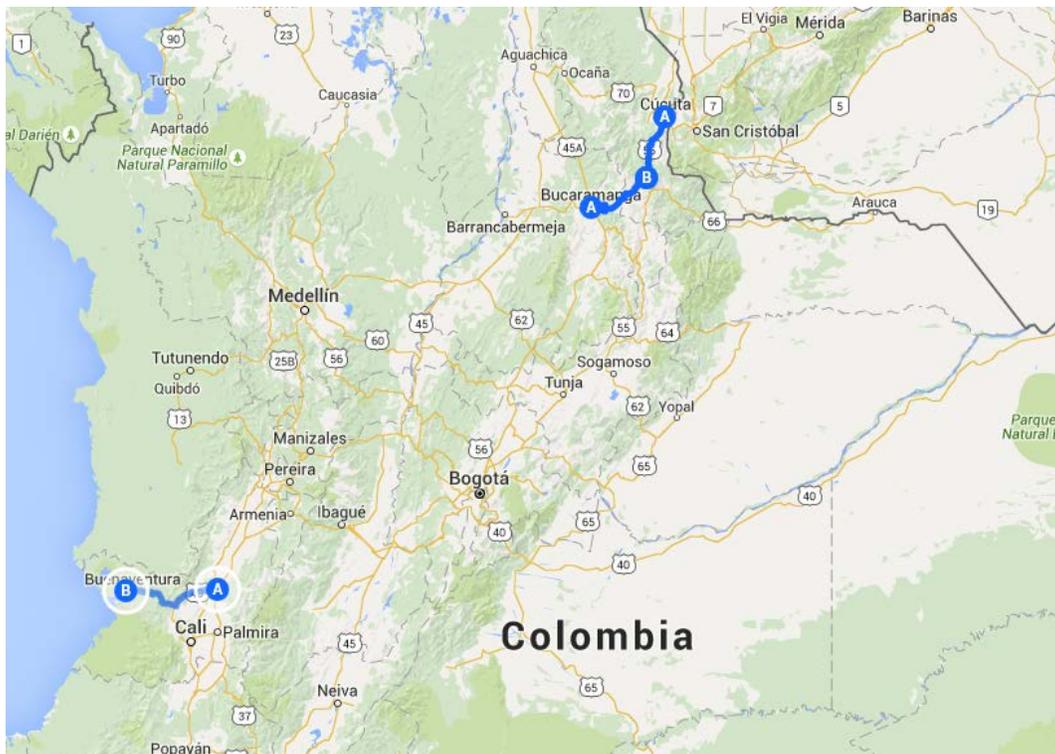
⁸ El presupuesto estimado de inversión será igual o superior 100.000 Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (SMMLV), de acuerdo con el numeral 5.2 (artículo 1) del Decreto 2043 de 2014, por el cual se reglamenta la Ley 1508 de 2012. Para unidades funcionales de túneles, la inversión será igual o superior a 52.500 SMMLV, de acuerdo con el artículo 1 del Decreto 1026 de 2014.

modelo de APP. Como resultado, se evidenció que el modelo de APP genera mayores beneficios en la realización de estas vías.

3. DIAGNÓSTICO

El propósito general de los proyectos es desarrollar vías primarias con especificaciones de geometría, velocidad y seguridad suficientes para garantizar la movilidad y conectividad en los departamentos mencionados anteriormente. Adicionalmente, estas vías ayudarán a promover los sectores productivos de las zonas beneficiadas. Dichas zonas se pueden observar en el Mapa 1.

Mapa 1. Localización general Bucaramanga-Pamplona, Pamplona-Cúcuta y Buga-Buenaventura



Fuente: Elaboración propia con información de la ANI.

Estos corredores han sido priorizados teniendo en cuenta la importancia que representan para el crecimiento comercial y económico del país, la magnitud de los volúmenes de tráfico que se movilizan actualmente entre estas poblaciones, y los incrementos proyectados para los mismos una vez se concluyan las obras previstas. La Tabla 1 relaciona el tráfico promedio diario (TPD) para los años 2015 y 2025 para cada corredor.

Tabla 1. TPD en proyectos de Fase I de la Tercera Ola de 4G

Proyecto	2015	2025
Bucaramanga-Pamplona	2.400	3.800
Pamplona-Cúcuta	6.500	9.000
Buga-Buenaventura	6.300	9.900

Fuente: ANI.

Los dos proyectos con los que se consolida el corredor Bucaramanga-Pamplona-Cúcuta comprenden una longitud de intervención de aproximadamente 195 km; por su parte, para el corredor Buga-Buenaventura esta cifra corresponde a 113 km. La Tabla 2 describe la longitud para cada uno de los corredores.

Tabla 2. Localización y longitud de los proyectos de Tercera Ola de 4G

Proyecto	Departamentos	Longitud (km)
Bucaramanga-Pamplona	Santander y Norte de Santander	133
Pamplona-Cúcuta	Norte de Santander	62
Buga-Buenaventura	Valle del Cauca	113
Total		308

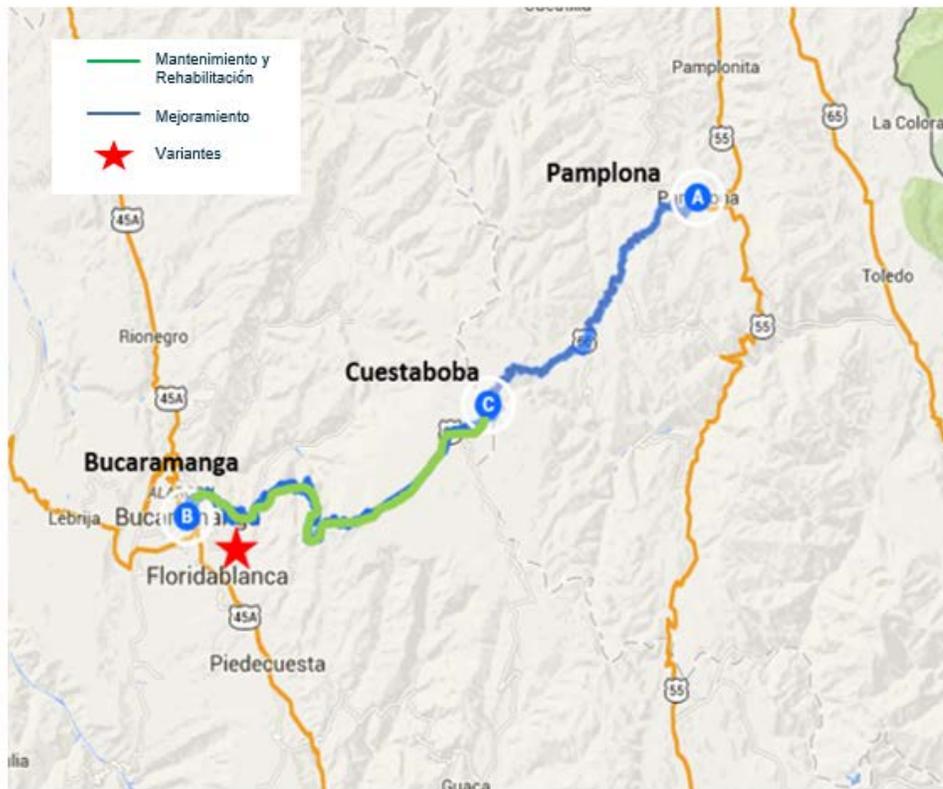
Fuente: ANI.

Por lo anterior, resulta importante garantizar la circulación en estas vías, asegurando el despliegue de actividades de construcción, reconstrucción, rehabilitación, mejoramiento, mantenimiento y operación de las mismas, mitigando de igual forma los riesgos derivados de cierres en virtud de deslizamientos, pérdida de banca, desprendimientos de rocas y todo tipo de fenómenos geotécnicos o hidráulicos, que han tenido lugar en algunas zonas de los corredores ya mencionados.

3.1. Corredor Bucaramanga-Pamplona

En la actualidad, el trayecto Bucaramanga-Pamplona que se muestra en el Mapa 2, presenta un bajo nivel de servicio y bajas especificaciones de transitabilidad. La clasificación del corredor varía entre D y E, dependiente del tramo, de acuerdo al Manual de capacidad de carreteras 2010 (HCM2010 por sus siglas en inglés) del *Federal Highway Administration* (FHA). Este trayecto comprende aproximadamente 3,4 km de vía perteneciente a la Alcaldía de Bucaramanga y la Ruta Nacional 6603 (tramo Bucaramanga-Pamplona de 120,63 km), que se encuentra a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), quien adelanta las actividades de mantenimiento y operación además de la construcción parcial de la segunda calzada en el tramo Bucaramanga-Cuestaboba (con una longitud de 10 km).

Mapa 2. Localización Proyecto Bucaramanga-Pamplona



Fuente: ANI.

A lo largo del corredor se presentan los siguientes problemas:

- El tráfico de larga distancia, se ve obligado a circular por las vías urbanas de Floridablanca y Bucaramanga, causando deterioro de las mismas, congestiones vehiculares, altos tiempos de viaje e inseguridad vial.
- El alineamiento geométrico no cumple las especificaciones mínimas de diseño.
- La velocidad de operación actual se encuentra entre los 20 km/h y 30 km/h, con un tráfico promedio diario de 2.400 vehículos. Por la baja velocidad de operación y el alto porcentaje de tiempo en cola de los vehículos, el nivel de servicio presentado es deficiente, teniendo en cuenta que para una vía con estas características la velocidad promedio debería estar entre los 30 km/h y 40 km/h.
- El agua producto de las lluvias se infiltra en el suelo y produce cambios dependiendo de las condiciones hidrogeológicas del sitio o del área circundante; los eventos lluviosos y la respuesta hidrogeológica pueden conducir a la activación de deslizamientos de tierra.

- Existen sitios de derrumbes antiguos y altos niveles de roca fracturada, lo que puede generar la caída de bloques y la afectación de la vía y su tránsito.
- La vía se encuentra sobre rocas lodosas, las cuales en época de invierno pueden generar pequeños movimientos bajo la vía, lo que ocasiona posibles hundimientos.
- Rocas calcáreas y lodosas buzan en sentido de la pendiente generando posibles sitios inestables, adicionalmente la meteorización de los taludes puede intensificar estas amenazas.
- Algunos taludes están sufriendo una meteorización intensa por la falta de cobertura vegetal y la roca y el suelo está empezando a generar pequeños movimientos.

3.2. Corredor Pamplona-Cúcuta

El proyecto comprende la Ruta Nacional Primaria 55-05, delimitada entre los municipios de Chitagá y Cúcuta (Mapa 3). El tramo involucrado de la Ruta Nacional Primaria 55-05 es del PR 68+500 al PR 131+500. Del PR 68+500 al PR 71+000 (paso nacional por Pamplona) el tramo se encuentra a cargo del INVÍAS, y del PR 71+000 al PR 131+500 el tramo se encuentra actualmente concesionado a la Concesionaria San Simón S.A. bajo la supervisión de la ANI.

En la actualidad, el corredor Pamplona-Cúcuta presenta una problemática que se traduce en un bajo nivel de servicio y bajas especificaciones de transitabilidad clasificado entre E y F de acuerdo al Manual de capacidad 2010 (HCM2010) del FHA.

De acuerdo a lo anterior, las principales problemáticas son las siguientes:

- La velocidad actual entre Cúcuta y Pamplona se encuentra entre 30 km y 40 km. Teniendo en cuenta el volumen de tráfico proyectado a 2020 (TPD 8140) se requiere la construcción de una segunda calzada, con el fin de mejorar el nivel de servicio.
- El paso urbano por el municipio de Pamplona no es el apropiado para el volumen de vehículos y el tipo de tráfico proveniente de la vía Cuestaboba-Pamplona, generándole al municipio problemas de seguridad vial y deterioro de las vías urbanas, requiriéndose la construcción de una variante.
- La vía actual presenta una carpeta asfáltica deteriorada, por lo que requiere trabajos de rehabilitación y mantenimiento.
- Algunos de los puentes existentes presentan problemas estructurales y en su condición, que requieren rehabilitación y mantenimiento.
- Algunas de las estructuras hidráulicas requieren rehabilitación y repotenciación.

- Aunque la ANI y el Fondo de Adaptación han venido trabajando en la atención definitiva de sitios críticos, es necesario atender sobre la vía algunos puntos inestables que no se encuentran entre los que han sido atendidos a través de los contratos suscritos hasta el momento.

Mapa 3. Localización Proyecto Pamplona-Cúcuta



Fuente: ANI.

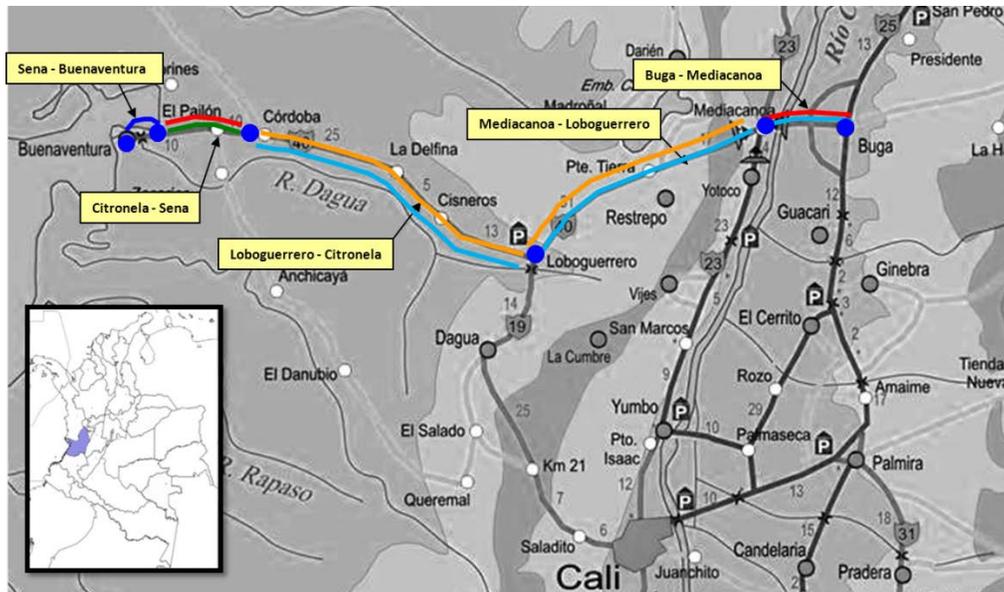
3.3. Corredor Buga-Buenaventura

El corredor vial Buga-Buenaventura que se muestra en el Mapa 4, hace parte de la Ruta Nacional 4001, la cual se encuentra a cargo del INVÍAS entre Buenaventura y Loboguerrero, y de la ANI entre Loboguerrero y Buga. Actualmente, el INVÍAS adelanta actividades de construcción de la segunda calzada y mantenimiento de la existente entre Buenaventura y Loboguerrero.

En el tramo entre Loboguerrero y Mediacanoa, se adelanta la construcción de la segunda calzada a través del contrato de concesión No. 005 de 1999 a cargo de la Unión Temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca (UTDVVCC) y el tramo Loboguerrero-

Buga en la calzada existente se atiende a través del contrato de concesión No. 211 de 2013 con alcance de mantenimiento y operación.

Mapa 4. Localización Proyecto Buga-Buenaventura



Fuente: ANI.

El corredor Ruta 4001 tiene actualmente un TPD de 4.600 vehículos en el tramo Buga-Loboguerrero con una proporción de vehículos pesados del 64%, de acuerdo con el estudio de tráfico y demanda realizado en 2012. La velocidad obtenida de mediciones de campo es de 35 km/h. En estas condiciones el nivel de servicio es bajo, clasificado entre E y F (dependiendo del tramo) de acuerdo al Manual de capacidad 2010 (HCM2010) del FHA, causando elevados costos de operación y tiempo en el transporte de carga desde y hacia los puertos.

Es importante recordar que en la pasada ola invernal 2010-2011 se inundó la vía entre Buga y Mediacanoa, superando la rasante de la carretera. Así mismo, el terraplén de la vía es obstáculo para que exista una libre circulación de las corrientes de agua entre el complejo de la laguna de Sonso y el río Cauca, generando impactos ambientales negativos.

4. DEFINICIÓN DE LA POLÍTICA

Este documento se enmarca en los lineamientos de política establecidos en el documento CONPES 3760 de 2013, dirigido a reducir la brecha en infraestructura y consolidar la red vial nacional a través de la conectividad homogénea y eficiente entre los centros de producción y de consumo, con las principales zonas portuarias y con las zonas de frontera del país. Los lineamientos se resumen en cuatro componentes principales: i)

estructuración eficaz para la adecuada inversión en infraestructura; ii) procesos de selección que promuevan participación privada con transparencia; iii) gestión contractual enfocada a resultados; y iv) distribución de riesgos de acuerdo con la capacidad de mitigación de riesgos del programa. Estos lineamientos serán utilizados en la estructuración, contratación y ejecución de los proyectos de los corredores viales priorizados en este documento.

De acuerdo con la Política Nacional para consolidar el Sistema de Ciudades en Colombia, contenida en el documento [CONPES 3819 de 2014](#), la red nacional debe promover la conectividad entre las principales ciudades y aglomeraciones urbanas, y disminuir la congestión a su alrededor, como también contribuir con la consolidación de la red nacional multimodal. Es por eso que se debe mejorar la capacidad de la red vial mediante la construcción de vías en doble calzada, además de la construcción de anillos viales y variantes alrededor de ciudades y municipios.

4.1. Objetivo

Presentar y someter a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social las características generales de los tres proyectos de la Primera Fase de la Tercera Ola del programa 4G, para mejorar las condiciones de conectividad al interior de los departamentos de Santander, Norte de Santander y Valle del Cauca, y mejorar la conectividad del Sistema de Ciudades mediante la construcción de nuevas calzadas, segundas calzadas, variantes, túneles y terceros carriles, y el mejoramiento y rehabilitación de vías, con el fin de consolidar la red de comercio exterior.

4.2. Propósito y alcance de los proyectos

4.2.1. Propósito

Corredor Bucaramanga-Pamplona

El proyecto denominado Bucaramanga-Pamplona tiene como objetivo principal generar una interconexión vial, mejorando las especificaciones generales de la vía entre la ciudad de Bucaramanga con la ciudad de Pamplona y a su vez con la red vial nacional concesionada, (el empalme hacia el sur con la vía que viene de Bogotá a Bucaramanga y hacia el norte con la vía que conecta de Pamplona a Cúcuta), con el propósito de disminuir los tiempos de recorrido y así mismo, generar beneficios para las rutas comerciales consolidando el corredor de comercio exterior entre Bogotá y Venezuela.

Corredor Cúcuta-Pamplona

El propósito general de este proyecto es aumentar las especificaciones técnicas y de diseño (construcción de túneles, segundas calzadas, puentes y viaductos) de la infraestructura

vial del trayecto Pamplona–Cúcuta con el fin de consolidar el corredor de comercio exterior Bogotá–Venezuela, generando así más oportunidades de intercambio comercial.

Corredor Buga-Buenaventura

El propósito fundamental del corredor que constituye el proyecto es conectar con una vía primaria de altas especificaciones las zonas industriales del Valle del Cauca y del centro del país con la zona portuaria de Buenaventura en el Pacífico colombiano, y a su vez canalizar el tráfico pesado del occidente del país que se dirige a dicha zona mediante la consolidación de la doble calzada y el mejoramiento de la vía existente entre Buga y Buenaventura. En su recorrido pasa por los municipios de Buenaventura, Dagua, La Cumbre, Calima Darién, Restrepo, Yotoco y Buga. Con este proyecto se busca consolidar la doble calzada del corredor de comercio exterior Buga- Buenaventura.

4.2.2. Alcance

Corredor Bucaramanga-Pamplona

El corredor vial Bucaramanga–Pamplona tiene una longitud origen-destino de 133,1 km, en donde se pretende reducir los tiempos de viaje de 180 minutos a 140 minutos, un ahorro en tiempo de 40 minutos. Además, el tráfico proveniente de la ruta Zipaquirá–Bucaramanga, que en la actualidad requiere ingresar a esta última ciudad a través de su malla vial interna causando el deterioro de esta infraestructura, tarda aproximadamente 80 minutos en hacer este recorrido, para un total de 260 minutos. Con la construcción de la conexión vial variante Bucaramanga se evitará el ingreso a la ciudad y se reducirá el tiempo de recorrido a 15 minutos (ahorro de 65 minutos). Al sumar el ahorro en el corredor Bucaramanga-Pamplona y el generado por la variante, se obtiene un total de ahorro en tiempo de 105 minutos.

En la Tabla 3 se especifican el comparativo de los tiempos y costos de recorrido en un trayecto, para vehículos y camiones (5 ejes), bajo el escenario actual y el escenario propuesto con el proyecto. Para estos cálculos se tuvo en cuenta que se pasa de niveles de servicio actuales entre D y E (dependiendo del tramo) a niveles entre B y D, de acuerdo al Manual de capacidad 2010, y de una velocidad promedio de 20-30 km/h a una de 40-50 km/h.

Tabla 3. Tiempos, costos y ahorros por trayecto. Proyecto Bucaramanga-Pamplona

	Sin proyecto	Con proyecto	Ahorro
Tiempo de recorrido (horas por trayecto)			
Vehículo	4,33	2,58	1,75
Camión	5,20	3,90	1,30

	Sin proyecto	Con proyecto	Ahorro
Costo de operación vehicular (pesos por trayecto)			
Vehículo	134.907	80.425	54.482
Camión	384.579	288.434	96.145
Costo de peajes (pesos por trayecto)			
Vehículo	6.500	28.800	-22.300
Camión	19.100	108.900	-89.800
Costo del tiempo (pesos por trayecto)			
Vehículo	52.000	31.000	21.000
Camión	639.600	479.700	159.900
Costo total (pesos por trayecto)			
Vehículo	193.407	140.225	53.182
Camión	1.043.279	877.034	166.245

Fuente: ANI.

Bajo estas condiciones, el ahorro promedio en tiempo para un vehículo y un camión sería de 1 hora y 45 minutos (40,4%) y 1 hora y 18 minutos (25%). En términos monetarios (pesos constantes 2013), el ahorro total por trayecto para un vehículo sería de 53.182 pesos (27,5%) y para un camión de 166.245 pesos (15,9%).

A lo largo del corredor se propone las siguientes intervenciones:

- Construcción de vía nueva (conectante) entre el PR 86+500 de la Ruta 45A07 y el PR 8+500 de la Ruta 6603, con una longitud aproximada de 13,5 km evitando los pasos urbanos de Floridablanca y Bucaramanga.
- Rehabilitación, mantenimiento y operación de la calzada existente entre el PR 3+400 y el PR 70+000 de la Ruta 6603, en el sector comprendido entre el PR 3+400 al PR 8+300 (4,9 km). Se sugiere la entrega al municipio de Bucaramanga al año de concluida la intervención, con una longitud de 66,6 km para mejorar.
- Mejoramiento, mantenimiento y operación de la vía existente para el tramo comprendido entre el PR 70+000 y el PR 121+000 de 51 km.
- En el tramo comprendido entre el PR 121+000 y el PR 123+000 de la Ruta 6603, se prevé la rehabilitación, mantenimiento y operación de 2 km de la calzada existente y se sugiere la entrega al municipio de Pamplona al año de concluida la intervención.
- Construcción de tramos de terceros carriles a lo largo del corredor en una longitud aproximada de 9,17 km y sobre-anchos en las curvas entre el PR 3+400 al PR 69+500 de la Ruta 6603 así como la atención de puntos críticos.

Corredor Pamplona-Cúcuta

El Proyecto Pamplona-Cúcuta tiene una longitud origen destino de 62 km, pertenecientes actualmente a la concesión San Simón. Sin embargo, para la realización de este proyecto la totalidad de la vía será entregada al nuevo concesionario para poder realizar todas las intervenciones, con el propósito de mejorar las especificaciones de la vía actual, disminuir los costos de operación y reducir los tiempos de viaje.

En la Tabla 4 se especifican el comparativo de los tiempos y costos de recorrido en un trayecto, bajo las mismas condiciones enunciadas en el proyecto anterior. Para este proyecto, se tuvo en cuenta que se pasa de niveles de servicio actuales entre E y F (dependiendo del tramo) a niveles entre A y B, de acuerdo al Manual de capacidad 2010, y de velocidades promedio entre 30-40 km/h a velocidades entre 50-60 km/h.

Tabla 4. Tiempos, costos y ahorros por trayecto. Proyecto Pamplona-Cúcuta

	Sin proyecto	Con proyecto	Ahorro
Tiempo de recorrido (horas por trayecto)			
Vehículo	1,58	1,00	0,58
Camión	1,85	1,52	0,33
Costo de operación vehicular (pesos por trayecto)			
Vehículo	49.293	31.132	18.161
Camión	136.821	112.169	24.653
Costo de peajes (pesos por trayecto)			
Vehículo	4.800	16.500	-11.700
Camión	19.400	63.800	-44.400
Costo del tiempo (pesos por trayecto)			
Vehículo	19.000	12.000	7.000
Camión	227.550	186.550	41.000
Costo total (pesos por trayecto)			
Vehículo	73.093	59.632	13.461
Camión	383.771	362.519	21.253

Fuente: ANI.

Bajo estas condiciones, el ahorro promedio en tiempo para un vehículo y un camión, sería aproximadamente de 35 minutos (37%) y 20 minutos (18%). En términos monetarios (pesos constantes 2013), el ahorro total por trayecto para un vehículo y un camión sería de 13.461 pesos (18,4%) y 21.253 pesos (5,5%).

Las intervenciones planeadas a lo largo del corredor son las siguientes:

- Construcción de calzada sencilla de 4 km para la variante a Pamplona, desde la glorieta Pamplona II hasta la glorieta Pamplona I.

- Construcción de segunda calzada en una longitud de 47,3 km, desde la glorieta Pamplona I hasta el peaje los Acacios, incluyendo los 0,6 km de segunda calzada faltante entre el peaje los Acacios y Cúcuta.
- Rehabilitación de calzada existente en una longitud de 62 km, desde la glorieta Pamplona I hasta Cúcuta, incluyendo el tramo en doble calzada desde el peaje los Acacios hasta Cúcuta.
- Construcción de 6 túneles de una longitud total de 5,5 km y 44 viaductos de una longitud de 5 km.
- Velocidad estimada de 60 km/h para vía de carácter primario en terreno montañoso a escarpado, con una pendiente longitudinal de diseño máxima de 7%.
- El ancho proyectado de la vía es de 9,60 m conformados por dos carriles de circulación de 3,65 m de ancho, berma interna de 0,50 m y berma externa de 1,80 m. Esta sección aplica para la construcción de la segunda calzada en configuración paralela a la vía actual con separador de 4,0 m de ancho mínimo.

Corredor Buga-Buenaventura

El corredor vial Buga-Buenaventura cuenta con una longitud origen-destino de 113 km. Allí se pretende consolidar la doble calzada desde Buga hasta Buenaventura.

En la Tabla 5 se especifica el comparativo de los tiempos y costos de recorrido en un trayecto, bajo las mismas condiciones enunciadas para el corredor Pamplona-Cúcuta. Para este proyecto, se tuvo en cuenta que se pasa de niveles de servicio actuales entre E y F (dependiendo del tramo) al nivel B, de acuerdo al Manual de capacidad 2010, y de velocidades promedio de 35 km/h a velocidades entre 50-60 km/h.

Tabla 5. Tiempos, costos y ahorros por trayecto. Proyecto Buga-Buenaventura

	Sin proyecto	Con proyecto	Ahorro
Tiempo de recorrido (horas por trayecto)			
Vehículo	2,80	2,05	0,75
Camión	4,52	2,83	1,68
Costo de operación vehicular (pesos por trayecto)			
Vehículo	152.072	111.339	40.734
Camión	582.750	365.563	217.187
Costo de peajes (pesos por trayecto)			
Vehículo	6.500	21.100	-14.600
Camión	22.400	73.000	-50.600

	Sin proyecto	Con proyecto	Ahorro
Costo del tiempo (pesos por trayecto)			
Vehículo	16.282	11.921	4.361
Camión	813.000	510.000	303.000
Costo total (pesos por trayecto)			
Vehículo	174.854	144.360	30.495
Camión	1.418.150	948.563	469.587

Fuente: ANI.

Bajo estas condiciones, el ahorro promedio en tiempo para un vehículo y un camión, sería aproximadamente de 45 minutos (26,8%) y 1 hora y 40 minutos (37,3%), respectivamente. En términos monetarios (pesos constantes 2013), el ahorro total por trayecto para un vehículo y un camión sería de 30.495 pesos (17,4%) y 469.587 pesos (33,1%), respectivamente.

El proyecto contempla las siguientes intervenciones:

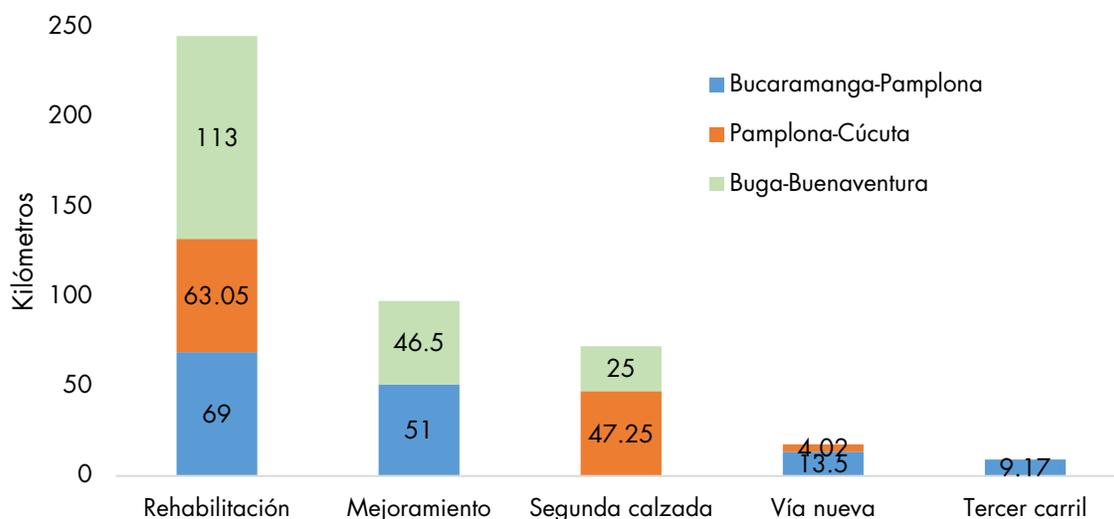
- Construcción de segunda calzada en una longitud de 8 km entre Buga y Mediacanoa, incluyendo una ciclorruta paralela a la segunda calzada.
- Mejoramiento de la calzada existente y operación y mantenimiento de la segunda calzada en una longitud de 46,5 km desde Mediacanoa hasta Loboguerrero.
- Construcción de dos túneles (1,37 km), 9 km segunda calzada y 4,3 km en viaductos y puentes en el tramo entre Loboguerrero y Citronela.
- Construcción de 10 km de segunda calzada entre Citronela y Sena (Buenaventura).

4.3. Beneficios de los proyectos

Como se observa en el Gráfico 1, en el corredor Bucaramanga-Pamplona-Cúcuta y Buga-Buenaventura se construirán 9,17 km de terceros carriles, 17,52 km de vía nueva y 72,25 km de segundas calzadas, 97,50 km de vías existentes se mejorarán mediante la ampliación de sección o aumento de la velocidad de diseño, y 245,05 km de las vías existentes se rehabilitarán.

Por corredores, los 9,17 km de tercer carril corresponden a Bucaramanga-Pamplona, mientras que los 72,25 km de dobles calzadas se encuentran en Pamplona-Cúcuta (47,25 km) y Buga-Buenaventura (25 km).

Gráfico 1. Tipo de intervenciones de los corredores Bucaramanga-Pamplona, Pamplona-Cúcuta y Buga-Buenaventura



Fuente: ANI.

4.3.1. Población beneficiada

A partir de la definición de las áreas de influencia del proyecto, se determinó que por la ejecución de los proyectos Bucaramanga-Pamplona-Cúcuta y Buga-Buenaventura se beneficiarán directamente 19 municipios en 3 departamentos y una población estimada de 2.276.248 habitantes, como se muestra en la Tabla 6.

Tabla 6. Municipios y habitantes beneficiados por proyectos de la Fase I de la Tercera Ola

Proyecto	Municipios	Habitantes
Bucaramanga-Pamplona	7	1.004.199
Pamplona-Cúcuta	6	746.597
Buga-Buenaventura	6	525.452
Total	19	2.276.248

Fuente: ANI.

4.3.2. Ahorro en tiempos de viaje y costos de operación vehicular

Con las mejoras que se van a realizar a la infraestructura vial, para cada uno de los tres proyectos se estimaron los ahorros en tiempos de viaje y los beneficios generados por la reducción en costos de operación vehicular, los cuales se originan por el mejoramiento de

los corredores viales y el mantenimiento continuo bajo el cual van a estar sometidos los corredores a lo largo de los 25 años que durarán las concesiones. A continuación, se resumen los beneficios para cada uno de los proyectos (Tabla 7)⁹.

Tabla 7. Ahorro socioeconómico por proyecto^(a)

Proyecto	Costos de operación vehicular (Millones de pesos 2013)	Ahorro de tiempo de viaje	Disminución de tiempo de viaje (Minutos)
Bucaramanga-Pamplona	252.533	317.820	105
Pamplona-Cúcuta	488.167	1.843.476	35
Buga-Buenaventura	180.624	528.464	45
Total	921.324	2.689.760	

Fuente: ANI. Nota: ^(a) Valores descontados: tasa 12%.

Con base en los ahorros socioeconómicos de los proyectos expuestos anteriormente, se puede calcular una relación entre los beneficios generados por la realización de los tres proyectos y los costos. La Tasa Interna de Retorno Económica (TIRE) del proyecto se calcula a partir de los beneficios generados durante la vida del proyecto menos los costos generados por el proyecto, sin tener en cuenta los gastos de financiación. La Tabla 8 describe los resultados del análisis costo beneficio para cada uno de los proyectos.

Tabla 8. Análisis costo-beneficio de los proyectos^(a)

Proyecto	VPN (Millones de pesos constantes 2013)	TIRE (%)	Beneficio/ Costo
Bucaramanga-Pamplona	120.014	16,00	1,27
Pamplona-Cúcuta	1.776.740	41,03	4,17
Buga-Buenaventura	299.328	20,78	1,68
Total	2.196.082		

Fuente: ANI. Nota: ^(a) Valor Presente Neto (VPN); Beneficios Descontados sobre Costos Descontados (B/C).

4.3.3. Impacto de la inversión de los proyectos de la Fase I de la Tercera Ola de 4G en el crecimiento del PIB

Las inversiones asociadas a los proyectos tendrán efectos en el crecimiento potencial de la economía de los departamentos beneficiados (Santander, Norte de Santander y Valle del Cauca) por efecto de la inversión en infraestructura. La Tabla 9 establece el impacto de

⁹ Aunque los proyectos fueron estructurados bajo el esquema APP, el ejercicio de justificación de la modalidad de ejecución del proyecto es el que determina la viabilidad para la ejecución del proyecto bajo el esquema APP.

la inversión para el periodo de realización de la obra, 2015-2020, en los agregados macroeconómicos y el mercado laboral.

En general, el PIB se elevaría en 0,25% promedio anual entre 2015 y 2020 para el escenario de la ejecución de los tres proyectos, de acuerdo a las estimaciones realizadas. Para cada uno se espera los siguientes incrementos: Bucaramanga-Pamplona impactará en 0,09%, Pamplona-Cúcuta en 0,12% y Buga-Buenaventura en 0,04%.

Tabla 9. Impacto de la inversión de los proyectos de la Fase I de la Tercera Ola de Concesiones Viales de 4G en el crecimiento del PIB, 2015-2020

	Bucaramanga- Pamplona	Pamplona- Cúcuta	Buga- Buenaventura	Total
PIB (Crecimiento %)	0,09	0,12	0,04	0,25
Nuevos empleos				
Total	6.910	5.656	2.585	15.151
Formal	6.224	5.224	2.360	13.808
Informal	686	432	225	1.343

Fuente: Cálculos DNP.

4.4. Plan de acción

La propuesta de la presente política se orienta al cumplimiento del objetivo previamente expuesto y comprende dentro de su plan de acción:

1. Gestionar la aprobación de vigencias futuras: se gestiona la aprobación de las vigencias futuras mediante la solicitud de concepto favorable del Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Departamento Nacional de Planeación y CONFIS.
2. Adjudicar contratos de concesión: se evalúan las propuestas recibidas por parte de los interesados y mediante audiencia pública se definen las mejores ofertas para cada proyecto.
3. Expedir actos administrativos para aprobación de instalación de nuevas casetas de peajes y traspaso de las existentes: se expide una resolución por parte del Ministerio de Transporte en donde se aprueba la instalación de nuevas casetas de peajes y se regulan las tarifas tanto de las casetas nuevas como de las existentes.
4. Supervisión del cumplimiento de la construcción de las unidades funcionales para los corredores Bucaramanga-Pamplona-Cúcuta y Buga-Buenaventura.
5. Supervisión del mantenimiento de las unidades funcionales para los corredores Bucaramanga-Pamplona-Cúcuta y Buga-Buenaventura, en la etapa de operación.

4.5. Seguimiento

El seguimiento a la ejecución física y presupuestal de las acciones propuestas para el cumplimiento de los objetivos del documento CONPES se realizará a través del Plan de Acción y Seguimiento (PAS) que se encuentra en el Anexo A. En este, se señalan las entidades responsables de cada acción, los periodos de ejecución de las mismas, los recursos necesarios y disponibles para llevarlas a cabo, y la importancia relativa de cada acción para el cumplimiento del objetivo general de la política. El reporte periódico al PAS se realizará por todas las entidades participantes en este documento CONPES y será consolidado por el DNP, según lo acordado.

4.6. Financiamiento

Las inversiones necesarias para el desarrollo de los proyectos que se describen en el presente documento ascienden a 2,78 billones de pesos de 2013 (CAPEX¹⁰), y el valor de la operación y mantenimiento de los corredores asciende a 1,85 billones (OPEX¹¹) como se muestra en la Tabla 10.

Tabla 10. Usos por proyecto^(a)
Millones pesos de 2013

Proyecto	CAPEX	OPEX
Bucaramanga-Pamplona	803.158	610.604
Pamplona-Cúcuta	1.230.889	522.637
Buga-Buenaventura	751.858	721.695
Total	2.785.905	1.854.936

Fuente: ANI. Nota: ^(a) Los valores mostrados no son definitivos, se requiere tramitar concepto favorable por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el DNP.

Para ejecutar estas inversiones y teniendo en cuenta la totalidad de los costos y gastos de los proyectos, los concesionarios deberán conseguir y poner a disposición los recursos necesarios mediante aportes propios y recursos de deuda. Una vez terminada la construcción y la infraestructura se encuentre disponible (por unidad funcional), cumpliendo estándares de calidad y niveles de servicio, el concesionario tendrá derecho a la retribución.

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 se estiman en cerca de 5,5 billones de pesos de 2013 que serán girados entre el año 2019

¹⁰ CAPEX (Capital Expenditures) o requerimientos de capital, en este ítem se incluyen todos los gastos necesarios para la construcción, mejoramiento o rehabilitación de la infraestructura vial.

¹¹ OPEX (Operational Expenditure) o gastos de mantenimiento y operación.

y el año 2040. Los ingresos por peajes se estiman en 7,5 billones de pesos de 2013, distribuidos entre proyectos como se muestra en la Tabla 11.

Tabla 11. Resumen de fuentes de financiación^(a)
Millones pesos de 2013

Proyecto	Aportes nación	Recaudo de peajes
Bucaramanga-Pamplona	2.056.026	1.631.953
Pamplona-Cúcuta	3.403.431	1.610.826
Buga-Buenaventura	0	4.242.830
Total	5.459.457	7.485.609

Fuente: ANI. Nota: ^(a) Los valores mostrados no son definitivos, se requiere tramitar concepto favorable por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el DNP.

Estos valores son preliminares y están sujetos a modificaciones y ajustes como resultado del proceso de estructuración y los trámites que deben surtir para la aprobación de los aportes puntuales para cada proyecto. Así mismo, los valores de aportes nación que se comprometan en los proyectos serán definidos como resultado del proceso de contratación.

En cuanto al recaudo de peajes es importante mencionar que los proyectos contemplan instalación de nuevas casetas, así como ajustes en tarifas de casetas existentes. Para los usuarios de las vías estos mayores costos de transporte son compensados por los ahorros en tiempos de viaje y costos de operación obtenidos con la mejora de la infraestructura.

Adicionalmente, para estos proyectos se estima que se requerirán recursos aproximadamente por 269.505 millones de pesos como aportes al Fondo de pasivos contingentes, como se muestra en la Tabla 12. Estos recursos representan la provisión estimada para cada proyecto, con cargo a la cual se cubrirían los gastos que se presenten por la materialización de riesgos que asume el Estado en cada contrato de concesión. Dicha provisión se realizará en diferentes años de acuerdo al perfil de plan de aportes que se apruebe para cada proyecto de la Fase I de la Tercera Ola.

Tabla 12. Resumen aporte al Fondo de contingencias ^(a)

Proyecto	Millones de pesos
Bucaramanga-Pamplona	111.587
Pamplona-Cúcuta	125.649
Buga-Buenaventura	32.269
Total	269.505

Fuente: ANI. Nota: ^(a) Los valores mostrados no son definitivos, se requiere tramitar concepto favorable por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el DNP.

Según lo señalado anteriormente, es importante mencionar que los aportes solicitados y su distribución guardan concordancia con el límite anual de autorizaciones para comprometer vigencias futuras para proyectos de APP establecido en el documento [CONPES 3808 de 2014](#).

5. 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:

1. Adoptar la priorización de los proyectos del corredor Bucaramanga-Pamplona-Cúcuta y Buga-Buenaventura presentados en este documento, incluyendo su Plan de Acción y Seguimiento (Anexo A).
2. Solicitar al Ministerio de Transporte y a la Agencia Nacional de Infraestructura realizar las acciones necesarias para tramitar la aprobación de vigencias futuras de los proyectos priorizados en este documento. Lo anterior, con cargo al espacio fiscal del sector Transporte y el cupo de vigencias futuras definidas en el CONPES 3832 de 2015 o el que lo modifique o sustituya.
3. Solicitar a la Agencia Nacional de Infraestructura verificar que las unidades funcionales definidas para cada uno de los corredores cumplan con los términos de la Ley 1753 de 2015.
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, Ministerio del Interior, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la Agencia Nacional de Infraestructura y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, la definición de mecanismos que permitan agilizar el desarrollo de corredor Bucaramanga-Pamplona-Cúcuta dentro del programa Cuarta Generación de Concesiones Viales.
6. Solicitar al Ministerio de Transporte realizar el seguimiento sobre el impacto de los proyectos en la reducción de tiempos de viaje y costos de transporte, en especial lo relacionado con los costos de fletes en el transporte de carga.

ANEXOS

Anexo A. Plan de Acción y Seguimiento (PAS)

Ver archivo en Excel.

BIBLIOGRAFÍA

Departamento Nacional de Planeación. (2013, agosto). *Proyectos viales bajo el esquema de asociaciones público privadas: cuarta generación de concesiones viales. Documento CONPES 3760*, Bogotá D.C., Colombia: DNP.

Departamento Nacional de Planeación. (2014, junio). *Meta de balance primario y nivel de deuda del Sector Público No Financiero (SPNF) para 2015. Documento CONPES 3808*, Bogotá D.C., Colombia: DNP.

Departamento Nacional de Planeación. (2014, octubre). *Política nacional para consolidar el sistema de ciudades en Colombia. Documento CONPES 3819*, Bogotá D.C., Colombia: DNP.

Departamento Nacional de Planeación. (2015, junio). *Meta de balance primario y nivel de deuda del Sector Público No Financiero (SPNF) para 2016. Documento CONPES 3832*, Bogotá D.C., Colombia: DNP.