

*Documento*

**Conpes**

**3571**

---

**Consejo Nacional de Política Económica y Social  
República de Colombia  
Departamento Nacional de Planeación**

**IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO VIAL  
“AUTOPISTA RUTA DEL SOL”**

**Ministerio de Transporte – Inco  
Ministerio de Hacienda y Crédito Público  
DNP: DIES - DIFP**

**Versión aprobada**

**Bogotá, D.C., 9 de Marzo de 2009**

## TABLA DE CONTENIDO

<b>I.</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
<b>II.</b>	<b>ANTECEDENTES</b>	<b>3</b>
<b>III.</b>	<b>PROYECTO VIAL “AUTOPISTA RUTA DEL SOL”</b>	<b>5</b>
a)	Objetivos del Proyecto Vial “ <i>Autopista Ruta del Sol</i> ”	5
b)	Descripción del Corredor	5
c)	Alcance del Proyecto	7
d)	Generalidades del Proyecto Vial “Autopista Ruta del Sol”	10
<b>IV.</b>	<b>ESTRUCTURA DEL PROYECTO VIAL</b>	<b>12</b>
<b>V.</b>	<b>PLAN DE INVERSIONES</b>	<b>15</b>
<b>VI.</b>	<b>ASIGNACIÓN DE RIESGOS</b>	<b>17</b>
<b>VII.</b>	<b>RECOMENDACIONES</b>	<b>19</b>

## **I. INTRODUCCIÓN**

El presente documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social – Conpes, la declaración del Proyecto Vial “*Autopista Ruta del Sol*”, a cargo del Ministerio de Transporte y del Instituto Nacional de Concesiones – Inco, de importancia estratégica para el mejoramiento y ampliación de la infraestructura vial en Colombia, de acuerdo con lo establecido en la Ley 819 de 2003.

## **II. ANTECEDENTES**

Con el fin de contribuir al mejoramiento de la capacidad de la infraestructura física de transporte, para promover la competitividad del país y potenciar los beneficios derivados de la suscripción de acuerdos comerciales por parte del Gobierno Nacional, el Documento Conpes 3413<sup>1</sup>, declaró de importancia estratégica un programa de concesiones viales, que incluía el desarrollo de once proyectos carreteros. En este sentido, se solicitó al Inco desarrollar la estructuración de los contratos y de los procesos precontractuales de dichos proyectos, de acuerdo con lo previsto en los lineamientos de política para el desarrollo de concesiones viales y para el manejo de riesgo contractual del Estado en proyectos de participación privada en infraestructura.

Dentro de las once concesiones contenidas en el citado Programa, se incluía la realización de tres proyectos, cuyos alcances pretendían mejorar la conexión vial del centro del país con la Costa Atlántica, a través del corredor Bogotá (El Cortijo) - Villeta – Puerto Salgar – San Alberto – Santa Marta. Estos tres proyectos y sus alcances se presentan a continuación:

---

<sup>1</sup> “Programa para el Desarrollo de Concesiones de Autopistas 2006-2014” de marzo 6 de 2006.

1. **Concesión Vial “Ruta del Sol 1-A”:** Bogotá (El Cortijo) – Villeta<sup>2</sup>.
2. **Concesión Vial “Ruta del Sol 1-B”:** Villeta – Honda – Mariquita – La Dorada – Puerto Salgar – San Alberto o Tobia Grande - Puerto Salgar – San Alberto.
3. **Concesión Vial “Ruta Del Sol 2”:** San Alberto – La Loma – Bosconia – Ye de Ciénaga – Santa Marta.

Para la ejecución de las obras necesarias en los otros dos tramos, el Inco inició la consecución de recursos de cooperación que le permitieran adelantar los estudios necesarios para desarrollar la estructuración de una concesión vial que agrupara estos dos proyectos.

Fue así como, el 18 de octubre de 2007, el Inco suscribió un Convenio de Cooperación Técnica con la Corporación Financiera Internacional-IFC<sup>3</sup>, para desarrollar un modelo de concesión que promoviera la participación de inversionistas institucionales y financistas locales y mejorara la eficiencia de los procesos de licitación. La ejecución del citado Convenio se pactó en dos fases, cuyo objeto y actividades más relevantes se explican a continuación:

- **Fase 1 - Estructuración de la Transacción:** entre cuyas actividades principales se destacan la definición de los objetivos de la transacción, la contratación de los consultores de apoyo para el proceso, la revisión y complementación de los estudios existentes, el análisis financiero del proyecto, el análisis de alternativas de licitación, y el diseño de la estructura de la concesión.
- **Fase 2 - Implementación:** que consiste en la promoción del proyecto, la elaboración de los documentos licitatorios, la evaluación de las obligaciones contingentes, la definición del valor base de la variable de adjudicación, el análisis de ofertas, de ser el caso, y las actividades de cierre del proceso hasta la suscripción de contrato(s) y verificación de cierre(s) financiero(s).

---

<sup>2</sup> Las obras del tramo “Ruta del Sol 1A”, para el incremento de la capacidad de la vía Bogotá (El Cortijo) – Villeta, fueron adicionadas a la concesión Bogotá – Siberia – La Punta – El Vino en enero de 2008.

<sup>3</sup> Por sus siglas en Inglés. International Finance Corporation – IFC.

En desarrollo de lo anterior, el IFC adelantó la estructuración del Proyecto entre octubre 18 de 2007 y marzo de 2009. Dicha estructuración, cuya información básica se presenta a continuación, fue aprobada por el Consejo Directivo del Inco en fecha 9 de marzo de 2009, en cumplimiento de lo establecido en el Artículo 7 del Decreto 1800 de 2003.

### **III. PROYECTO VIAL “AUTOPISTA RUTA DEL SOL”**

#### **a) Objetivos del Proyecto Vial “Autopista Ruta del Sol”**

El Proyecto Vial “Autopista Ruta del Sol” tiene como objetivos fundamentales para el Gobierno Nacional: i) Mejorar la infraestructura vial para incrementar la competitividad, promover el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de los colombianos, ii) Crear un modelo de concesión replicable que atraiga financiamiento de largo plazo, iii) Optimizar el uso de recursos públicos y asignación de riesgos, iv) Consolidar mejores prácticas en los procesos de licitación y v) Ejecutar un proceso de licitación que sea ágil, eficiente y transparente.

#### **b) Descripción del Corredor**

El Proyecto completo se extiende a lo largo del valle del río Magdalena y conecta la zona centro del país con la costa Atlántica, como se ilustra en la figura 1.

**Figura 1**  
**Proyecto Autopista Ruta del Sol**



Fuente: IFC – Inco

La longitud total de la vía actual es de 1,071 km, iniciando en Villeta (Cundinamarca) y terminando en Ye de Ciénaga (Magdalena), incluyendo el trayecto Carmen de Bolívar (Bolívar)-Valledupar (Cesar) , que cruza el tramo antes mencionado en

Bosconia. Una desagregación del perfil topográfico del trazado a lo largo del citado corredor se presenta en el siguiente cuadro:

**Cuadro 1**  
**Perfil topográfico del proyecto**

Caracterización	Longitud
Tramo Montañoso	61 km
Tramo Ondulado	184 km
Tramo Plano	826 km
<b>Total</b>	<b>1,071 km</b>

Fuente: IFC - Inco

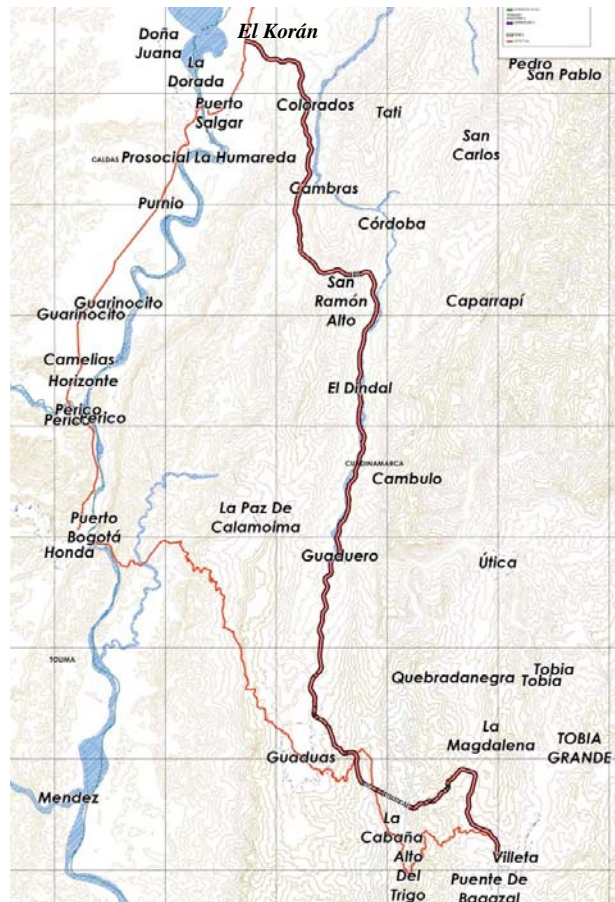
### c) Alcance del Proyecto

El alcance del Proyecto contempla diferentes niveles de intervención, acordes con el estado de la vía, la capacidad de la misma y los niveles de servicio en los diversos trayectos. Entre las actividades a desarrollar se encuentran, entre otras:

- Rehabilitación y mejoramiento de la vía existente: dentro del alcance del Proyecto se incluye la ejecución de actividades de rehabilitación y mejoramiento de la vía existente entre Puerto Salgar – San Roque -Yé de Ciénaga y Carmen de Bolívar - Valledupar, así como actividades previas de rehabilitación prioritaria en algunos sectores de dichos tramos, con el fin de mantener en condiciones adecuadas la infraestructura para el seguro tránsito vehicular. Así mismo, se contemplan intervenciones tendientes al mejoramiento de la transitabilidad en la vía, aumentando la velocidad de diseño a 100km/h.
- Construcción de segunda calzada: dado el alto volumen de tráfico en algunos tramos y las expectativas de crecimiento, se llevará a cabo la construcción de una segunda calzada en los tramos Puerto Salgar – San Roque – Yé de Ciénaga y Bosconia – Valledupar. La construcción de la segunda calzada en el tramo Carmen de Bolívar – Bosconia estará sujeta a las siguientes condiciones: i) que el concesionario cuente con los diseños definitivos (diseños que deberán ser realizados cuando el Tránsito Promedio Diario Anual de la vía supere los 4.000 vehículos); y ii) que el Tránsito Promedio Diario Anual de la vía supere los 4.500 vehículos.

- Construcción de nueva vía: el Proyecto contempla la construcción de una nueva vía en doble calzada en la zona de cruce de la Cordillera Central, entre Villeta y El Korán, buscando solucionar el problema de capacidad en la vía existente en ese sector. La velocidad de diseño de la nueva carretera es de 80km/h en el tramo Villeta-Guaduas y de 90km/h en el tramo Guaduas-El Korán, que representa una mejora sustancial en especificaciones con respecto a la carretera existente, que tiene una velocidad de diseño de 30km/h. Las mejores características de esta nueva vía permitirán disminuir el tiempo de viaje entre Villeta y Puerto Salgar en más de una hora, mejorando las condiciones para el transporte de las mercancías y generando ahorros importantes en costos operacionales para los vehículos. En la figura 2 se presenta el trazado de la nueva vía.

**Figura 2**  
**Proyecto Autopista Ruta del Sol**  
**(Tramo Villeta – Puerto Salgar)**



Fuente: IFC



- *Operación y mantenimiento*: para asegurar el buen estado de la vía en el largo plazo, la operación y mantenimiento estarán a cargo del Concesionario del proyecto. Las actividades de este componente incluyen la ejecución del mantenimiento rutinario y periódico del corredor, con el propósito de conservar las condiciones óptimas para la transitabilidad en la vía de acuerdo con especificaciones técnicas mínimas definidas.

A continuación se presentan los tramos que conforman la totalidad del Proyecto, con sus respectivos niveles de intervención:

**Cuadro 2**  
**Tramos contenidos en el alcance del Proyecto**

<b>Tramo</b>	<b>Longitud</b>	<b>Calzada</b>	<b>Nivel de Intervención</b>
Puerto Salgar – Bosconia Carmen de Bolívar - Bosconia - Valledupar	862.5 km	Sencilla	Rehabilitación y Mejoramiento de vía existente.
Pto Salgar – Ye de Ciénaga Carmen de Bolívar - Bosconia – Valledupar	Hasta 993 km	Segunda	Expansión de capacidad (Sujeto a niveles de tráfico) <sup>4</sup>
Villeta – Pto Salgar	78.3 km	Doble Calzada	Construcción de Nueva Vía.
Dindal – Caparrapí	18 km	Sencilla	Pavimentación.
Carretera Actual y Obras Nuevas	1,071 km		Operación y mantenimiento.

Fuente: IFC - Inco

En adición a lo anterior, de acuerdo con las recomendaciones de los estudios de estructuración, es necesaria la construcción de intersecciones a desnivel y de variantes en diferentes poblaciones. Lo anterior, debido a que actualmente el corredor atraviesa los cascos urbanos de diferentes municipios que, por su tamaño, representan un riesgo alto para

<sup>4</sup> La ejecución de la segunda Calzada del tramo Carmen de Bolívar – Bosconia estará sujeta a las condiciones establecidas en el aparte referente a “Construcción de segunda calzada” de esta sección.

la seguridad vial. La ejecución de estas obras, será priorizada de acuerdo con el tamaño de los municipios y de las actuales condiciones de seguridad en los pasos nacionales.

Por otra parte, es importante indicar que actualmente el tramo comprendido entre Bosconia y Yé de Ciénaga se encuentra bajo la intervención de la sociedad Concesión Santa Marta – Paraguachón S.A.<sup>5</sup>. Para el cumplimiento de las actividades a ser ejecutadas en desarrollo del alcance físico del Proyecto, este tramo será entregado al Concesionario, previo pago a la sociedad Concesión Santa Marta – Paraguachón S.A., por parte del Inco, por las obras de rehabilitación ejecutadas en dicho tramo y de acuerdo con las condiciones pactadas en el contrato de adición suscrito para tal fin.<sup>6</sup>

#### **d) Generalidades del Proyecto Vial “Autopista Ruta del Sol”**

A lo largo de la vía actual existen en operación diez estaciones de peaje que serán fuente de ingresos importante para el proyecto, cuyos Tráficos Promedios Diarios Anualizados (TPDA) en 2008 oscilaron entre 1,528 y 4,832 vehículos. Adicionalmente, de acuerdo con los análisis del proceso de estructuración, se estableció la necesidad de instalar dos nuevos peajes: uno consistente en dos casetas de cobro unidireccional (a la altura del Korán y Villeta), que serán instaladas una vez se finalice la fase de construcción sobre el corredor nuevo (Sector I - Villeta-Puerto Salgar); y otro consistente en una caseta de cobro bidireccional ubicada a la altura del municipio de Pailitas. Las estaciones de peaje existentes, que serán fuente de ingreso, se presentan en detalle en el Cuadro 3.

---

<sup>5</sup> La ejecución de algunas obras de rehabilitación, así como la operación y mantenimiento rutinario del tramo Bosconia-Ye de Ciénaga, fueron adicionados mediante contrato adicional No. 8 del 15 de septiembre de 2006 al Contrato de Concesión No. 0445 de 1994 celebrado entre el Inco y la sociedad Concesión Santa Marta Paraguachón S.A.

<sup>6</sup> El contrato adicional establece un mecanismo de reversión automática, sujeto al pago de las obras adelantadas por el concesionario, que permite incorporar con celeridad el tramo vial mencionado al proyecto “Autopista Ruta del Sol”.

**Cuadro 3**  
**Estaciones de peaje existentes en el actual corredor**

No	Nombre	TPDA 2008	Categorías				
			I Autos	II Bus y camión 2 ejes	III 3 y 4 ejes	IV 5 ejes	V 6 ejes
1	Aguas Negras	3,084	32%	31%	8%	8%	22%
2	Zambito	2,613	32%	28%	8%	8%	24%
3	La Gómez	2,254	31%	25%	8%	9%	27%
4	Morrison	4,425	36%	28%	6%	6%	24%
5	La Loma	4,832	26%	20%	5%	7%	42%
6	Valencia	2,265	62%	32%	2%	1%	3%
7	El Copey	4,333	28%	24%	4%	6%	38%
8	Tucurinca	4,585	29%	26%	4%	6%	34%
9	El Dificil	1,718	40%	22%	8%	6%	24%
10	Plato	1,528	34%	23%	9%	7%	27%

Fuente: IFC sobre información del Instituto Nacional de Vías – Invia e Inco

Tal como se aprecia en el cuadro anterior, existe una marcada afluencia de vehículos de carga que representa cerca del 67% del flujo vehicular del corredor vial<sup>7</sup>. Esto evidencia la importancia de la vía tanto para el comercio exterior, como para el flujo de productos y mercancías con destino al mercado nacional, al ser ésta conector natural del centro del país con los puertos de la costa Atlántica.

Esta vía sirve de base para la distribución de bienes a nivel nacional y por ella se movilizan insumos para muchos de los procesos productivos que se desarrollan en zonas como la Sabana de Bogotá, el Magdalena Medio y el Valle de Aburrá. En su parte norte, es de vital importancia para la exportación del carbón que se explota en el Cesar; y aunque

<sup>7</sup> Incluidos los buses de la categoría II.

parte de su preponderancia como vía exportadora de carbón se reducirá por la entrada en funcionamiento de la segunda línea del ferrocarril de la Red Férrea del Atlántico (a cargo de Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. - FENOCO), la vía mantendrá su papel como parte integral de la cadena exportadora. Así mismo, la vía sirve de conexión entre Bogotá y Medellín, los dos centros urbanos de mayor importancia del país, y se integra con otras concesiones que se están desarrollando alrededor de su zona de influencia.

El alto uso del corredor por parte de tráfico pesado, ha generado una disminución considerable de los niveles de servicio en algunos tramos, los cuales necesitan una intervención prioritaria, por parte del futuro ejecutor de las obras, con fines de ampliación a doble calzada. Entre estos sectores se destacan los tramos entre San Roque y Bosconia y entre Fundación y Ye de Ciénaga, que actualmente, durante las horas de máxima demanda, ofrecen un nivel de servicio E<sup>8</sup>. Otros tramos que requieren atención prioritaria son Puerto Salgar – Caño Alegre y Bosconia – Fundación.

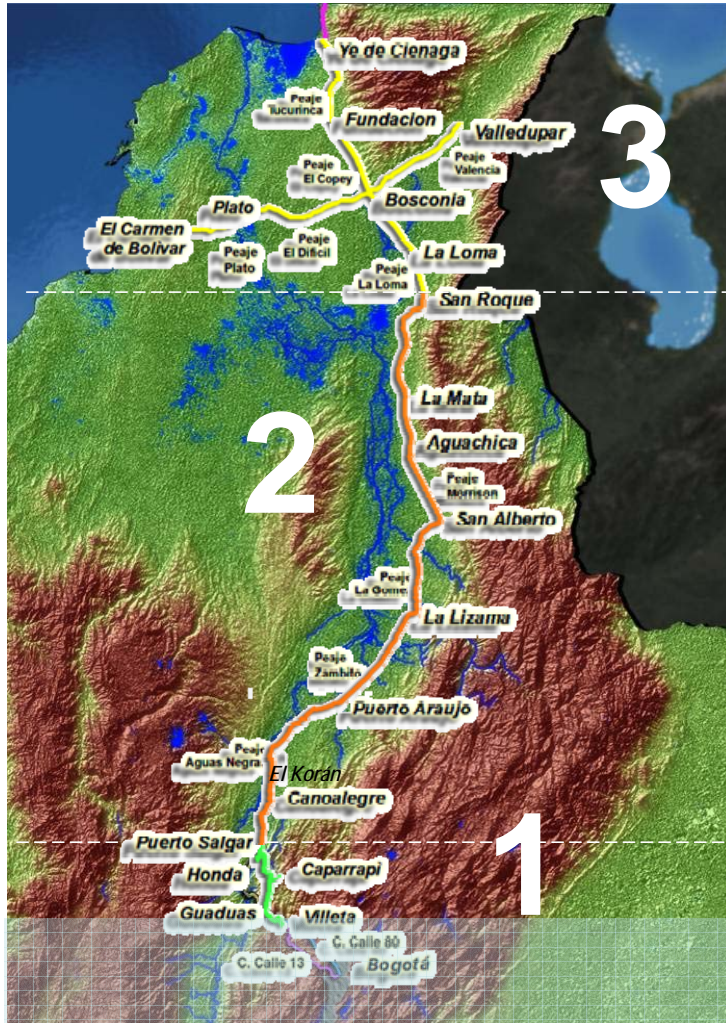
#### **IV. ESTRUCTURA DEL PROYECTO VIAL**

Considerando los tramos definidos por el Conpes 3413 (Ruta del Sol 1-B y Ruta del Sol 2), en desarrollo del proceso de estructuración se efectuó una evaluación del proyecto Vial “Autopista Ruta del Sol” agrupando dichos tramos. Sin embargo, dada su magnitud y la capacidad actual del mercado financiero para asumirlo como un todo, se estimó conveniente dividir el proyecto en tres sectores para ser desarrollados por el sector privado en tres contratos distintos, según se muestra en la figura 3.

---

<sup>8</sup> Según el Manual de Capacidad de Carreteras (HCM 2000), se cuentan con 6 tipos de Niveles de Servicio caracterizados por las letras A, B, C, D, E y F en donde el nivel de servicio A representa el nivel más alto de calidad del servicio, y el nivel F el nivel mas bajo de calidad del servicio, expresado en condiciones como tráfico altamente congestionado, exceso de demanda frente a la capacidad de la vía y demoras considerables para los usuarios. Para carreteras de dos carriles, el nivel de servicio E representa un flujo de tráfico inestable, rápidas variaciones en la velocidad de recorrido y baja capacidad de maniobrabilidad, lo cual repercute en demoras significativas para los usuarios de la vía.

**Figura 3**  
**Proyecto Autopista Ruta del Sol**  
**Delimitación de sectores**



**Sector 3.** Corredor existente (465 km):

- San Roque – Yé de Ciénaga
- Carmen de Bolívar – Bosconia - Valledupar

**Sector 2.** Corredor existente (528 km):

Puerto Salgar – San Roque.

**Sector 1.** Corredor nuevo (78.3 km):

Villeta – El Korán (7 km Norte de Puerto Salgar).

Fuente: IFC - Inco

Dada la mayor complejidad del Sector 1 entre Villeta y El Korán, al ser esta una vía nueva, por la construcción en zona montañosa y la mayor incertidumbre en las proyecciones de tráfico, se tomó la decisión de suprimir el riesgo de demanda del contrato de concesión del Sector 1. En este sentido, se contempla un contrato de 7 años, que en los primeros 4 años, incluye la obligación del diseño definitivo, la gestión predial para obtener el derecho de vía, la obtención de licencias y/o modificación de licencias existentes, el financiamiento y la construcción de la vía en doble calzada, y en los últimos 3 años, la operación y mantenimiento rutinario de las obras ejecutadas. Este plazo de 3 años se

definió como el óptimo para lograr consolidar el tráfico por la nueva vía, de manera que se tenga una base histórica de tráfico que permita al Gobierno Nacional adelantar una Concesión de Operación y Mantenimiento de más largo plazo a futuro. El Concesionario tendrá a su cargo la operación de las casetas de cobro que se instalen y el recaudo de los peajes en las mismas durante estos tres años. Los recursos recaudados por este concepto, netos del descuento de los costos asociados al recaudo y operación de peajes y servicios complementarios, serán consignados en una subcuenta especial del fideicomiso del proyecto. El INCO será el único beneficiario de los recursos consignados en esta subcuenta, que deberán ser destinados a financiar los aportes estatales del proyecto. La fuente de remuneración del concesionario en este sector serán los recursos de aportes estatales por valor máximo de un billón novecientos treinta y un mil quinientos ochenta y siete millones de pesos (\$1.931.587.000.000) constantes de 2008, que estarán vinculados con avances en las actividades de preconstrucción y construcción.

Los Sectores 2 y 3 se ejecutarán a través de contratos de concesión, cuyo plazo dependerá del término en el que se alcance el Valor Presente Neto de Ingresos combinados de peaje y aportes estatales, solicitado por el adjudicatario. La duración estimada es de 20 años y el alcance del contrato de concesión incluye el diseño definitivo, la gestión predial para obtener el derecho de vía, la obtención de licencias y/o modificación de licencias existentes, el financiamiento, la rehabilitación y mejoramiento de la vía existente, la construcción de la segunda calzada (con excepción del tramo Bosconia – Carmen de Bolívar) y la operación y mantenimiento rutinario y periódico del tramo. Para la ejecución del alcance descrito se ha estimado la necesidad de financiación de aportes estatales por tres billones quinientos cuarenta mil ciento veintitrés millones de pesos (\$3.540.123.000.000) constantes de 2008 para el Sector 2, y dos billones cuarenta y dos mil trescientos cuarenta y cinco millones de pesos (\$2.042.345.000.000) constantes de 2008 para el Sector 3. Estos montos se destinarán a la financiación de parte del costo de las obras, que se ejecutarán durante los primeros 6 años de concesión, incluyendo un (1) año de preconstrucción. Los aportes serán entregados a los concesionarios contra el cumplimiento a satisfacción de hitos parciales de obra a partir del inicio de la concesión.

Por último, como aspecto relevante de la estructura del proyecto y como mecanismo de maximización de beneficios para la Nación, vale la pena anotar que pese a que el proyecto fue dividido en tres sectores, se permitirá la participación de un inversionista en uno, dos o tres de ellos. Para los Sectores 2 y 3 la variable de adjudicación será el menor valor presente neto, en pesos de 2008, de los flujos de ingresos percibidos tanto por recaudo de peajes como por aportes estatales. Ambos flujos serán descontados a una única tasa establecida contractualmente. En cuanto al Sector 1, la adjudicación del proyecto estará dada en función del menor valor presente neto de aportes estatales solicitados por el proponente

## **V. PLAN DE INVERSIONES**

Para el sector 1 el esquema planteado contempla 6 aportes estatales, 3 durante la etapa de construcción y 3 durante la etapa de operación y mantenimiento.

Para los sectores 2 y 3 el esquema planteado contempla aportes estatales durante los primeros 5 años, que serán objeto de oferta en la licitación, y 10 pagos durante la etapa de operación y mantenimiento que están fijos y definidos. Este esquema permitirá alinear los objetivos del Concesionario con los objetivos de la Nación, en cuanto a garantizar la prestación a largo plazo del servicio de operación y mantenimiento de la vía.

Los aportes están denominados en pesos constantes de 2008. Con el fin de ofrecer una cobertura parcial de riesgo cambiario y posibilitar el endeudamiento en dólares de los Concesionarios de los sectores 2 y 3, cada oferente podrá tomar una porción en dólares, no mayor al 20% para el sector 2 y no mayor al 35% para el sector 3, de las vigencias futuras totales del proyecto, de acuerdo con lo establecido en los pliegos de condiciones, que de resultar adjudicatario se convierten en un compromiso en firme para las partes.

Teniendo en cuenta el alcance de los proyectos y los cronogramas de ejecución de obras, se requieren aportes estatales por un valor de \$7,5 billones de pesos de 2008, tal como se ilustra en el siguiente cuadro:

**Cuadro 4**  
**Aportes estatales máximos requeridos por el proyecto**  
**(Millones pesos constantes de 2008)**

Periodo	Año	Aportes Nación sector 1 (millones)	Aportes Nación sector 2 (millones)	Aportes Nación sector 3 (millones)	Aportes totales Nación (millones)
1	2011	631.518	149.761	236.595	1.017.874
2	2012	765.036	373.767	113.153	1.251.956
3	2013	184.812	210.894	50.910	446.616
4	2014	24.880	569.310	130.798	724.988
5	2015	17.499	660.550	503.929	1.181.978
6	2016	307.842	157.269	110.646	575.757
7	2017		172.996	147.528	320.524
8	2018		155.697	92.533	248.230
9	2019		155.697	93.790	249.487
10	2020		155.697	92.827	248.524
11	2021		155.697	93.241	248.938
12	2022		155.697	93.624	249.321
13	2023		155.697	93.983	249.680
14	2024		155.697	94.231	249.928
15	2025		155.697	94.557	250.254
<b>Total</b>		<b>1.931.587</b>	<b>3.540.123</b>	<b>2.042.345</b>	<b>7.514.055</b>

Fuente: IFC - INCO

En cumplimiento de la normatividad y dada la naturaleza y magnitud de este proyecto, es necesario realizar la contratación de una interventoría técnica, operativa y financiera para cada contrato de concesión, que permita al Inco realizar el seguimiento a las obligaciones contractuales pactadas con los concesionarios. La contratación de la(s) interventoría(s) del proyecto se financiará(n) con recursos del mismo; para tal fin, se constituirá una subcuenta especial en el fideicomiso del proyecto. El proceso de selección y contratación de la(s) interventoría(s) será realizada por el Inco.

Para el pago a la sociedad Concesión Santa Marta – Paraguachón S.A., por parte del Inco, por las obras de rehabilitación ejecutadas en el tramo Bosconia-Ye de Ciénaga, el aporte máximo requerido, estimado a enero 1 de 2010 se presenta en el cuadro 5.



**Cuadro 5**  
**Pago Tramo Bosconia-Ye de Ciénaga**  
**(Millones pesos corrientes)**

<b>Año</b>	<b>Monto (millones)</b>
2010	173.822

Fuente: IFC - Inco

Esta estimación se hizo basada en lo estipulado en el contrato adicional No. 8 del 15 de septiembre de 2006 al Contrato de Concesión No. 0445 de 1994 celebrado entre el Inco y la sociedad Concesión Santa Marta Paraguachón S.A., y corresponde a un pago máximo, que deberá ser recalculado al momento de entrega del tramo

Dado lo anterior, es necesario que el Inco realice las gestiones presupuestales necesarias para asegurar la consecución de los recursos arriba referidos, los cuales deberán ser gestionados para ser ejecutados en la vigencia del 2010<sup>9</sup>.

Así mismo, se anota que la realización de los proyectos requiere de la autorización de vigencias futuras para cada sector con el fin de comprometer los recursos de las vigencias fiscales entre los años 2011 y 2025. De acuerdo con lo estipulado en la Ley 819 de 2003, para contar con la autorización de vigencias futuras, el proyecto debe ser declarado como estratégico para el país, previo aval del Consejo Superior de Política Fiscal<sup>10</sup>. Dicho aval fue concedido en sesión del día 9 de marzo de 2009, para lo cual se revisaron y ajustaron el marco fiscal de mediano plazo y el marco de gasto de mediano plazo, con el fin de asegurar que no se afecte la sostenibilidad de la deuda pública colombiana.

## **VI. ASIGNACIÓN DE RIESGOS**

Este proyecto está enmarcado dentro de los lineamientos de la política de riesgo para el Sector Transporte establecidos en los documentos Conpes 3107 y 3133 de 2001.

---

<sup>9</sup> El Inco tiene previsto adelantar estas gestiones en los primeros tres meses de la vigencia 2010.

<sup>10</sup> En cumplimiento del Decreto 4730 de 2005.

En el sector transporte, se han desarrollado concesiones con esquema de plazo variable y de plazo fijo. Un ejemplo de esquemas de plazo variable es el concepto de Ingreso Esperado<sup>11</sup> que ha sido incorporado en la estructuración de los proyectos de la denominada Tercera Generación de Concesiones con el objetivo de mitigar el riesgo comercial de demanda. Dicho ingreso, que ha sido adoptado como variable de evaluación de los procesos licitatorios, corresponde al valor de recursos de peaje cuantificados en términos constantes que cada proponente espera recibir en desarrollo del proyecto, en caso de ser el adjudicatario de la concesión. En línea con lo anterior, el plazo de la concesión varía en función del tiempo requerido para que el proyecto genere los recursos esperados por el concesionario.

El documento Conpes 3413 de 2006 recomendó al Gobierno Nacional evaluar la conveniencia de utilizar la alternativa del concepto de “Valor Presente Neto de los Ingresos Esperados”. En este sentido, la IFC y el Inco recomiendan utilizar el esquema que se presenta a continuación:

$$VPIT = \sum_{i=1}^m \frac{Aportes_i}{(1 + TDI)^i} + \sum_{i=1}^m \frac{Peajes_i}{(1 + TDI)^i}$$

Donde,

VPIT	Valor presente neto de ingresos totales en Pesos constantes.
Aportes <sub>i</sub>	Aportes INCO en Pesos constantes recibidos en el mes <i>i</i> . En aquellos meses en que no se reciban aportes el valor será cero.
Peajes <sub>i</sub>	Valor de los peajes netos recibidos en Pesos constantes.
TDI	Tasa de Descuento de los Ingresos

El esquema anterior permitirá reducir la percepción del riesgo por parte de los inversionistas privados y de los agentes de los mercados de capitales, lo cual mejora las condiciones de financiación de este tipo de proyectos.

<sup>11</sup> Anexo 1 del documento Conpes 3107 de 2001.

## **VII. RECOMENDACIONES**

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

1. Declarar como estratégico para el país el Proyecto Vial “Autopista Ruta del Sol” en los términos propuestos en el presente documento, según lo estipulado en la Ley 819 de 2003.
2. Encargar al Inco adelantar las gestiones necesarias para la entrega de los sectores a los nuevos adjudicatarios del proyecto, mediante la cesión eficiente y oportuna de los tramos que se encuentren concesionados en el corredor, administrados a través del Inco, y de aquellos administrados por el Invias para el caso de los tramos del corredor que se encuentren en contratos de obra pública en ejecución.
3. Encargar al Ministerio de Transporte y al Inco adelantar las acciones necesarias para ejecutar las inversiones propuestas en el presente documento y para la gestión de los trámites de aprobación de las Vigencias Futuras requeridas para la total financiación y ejecución de las obras y su respectiva interventoría, en concordancia con los montos y programas de inversiones propuestos en este documento.
4. Encargar al Ministerio de Transporte y al Inco adelantar las gestiones presupuestales necesarias para asegurar la consecución de los recursos para el pago a la sociedad Concesión Santa Marta – Paraguachón S.A., por las obras de rehabilitación ejecutadas en el tramo Bosconia-Ye de Ciénaga
5. Encargar al Ministerio de Transporte y al Inco adelantar las acciones necesarias para la gestión de los trámites ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para la aprobación del esquema de riesgos y contingencias asociados a este Proyecto en desarrollo de lo dispuesto por las Leyes 448 de 1998 y 185 de 1995, y el Decreto reglamentario 423 de 2001.

6. Encargar al Viceministerio de Transporte adelantar las actividades de coordinación interinstitucional para el desarrollo y culminación exitosa del proceso licitatorio del Proyecto.