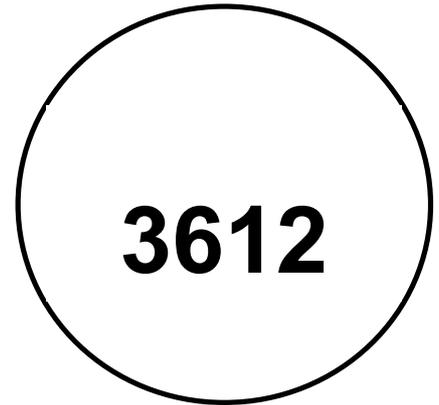


Documento Conpes



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

PROGRAMA ESTRATÉGICO DE AUTOPISTAS FASE I – PROESA I –

Ministerio de Transporte: Instituto Nacional de Concesiones – Inco
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
DNP: DIES -- DIFP - ST

Versión aprobada

Bogotá D.C., 21 de septiembre de 2009

TABLA DE CONTENIDO

I. INTRODUCCIÓN.....	3
II. ANTECEDENTES	3
III. JUSTIFICACIÓN	5
IV. PROGRAMA ESTRATÉGICO DE AUTOPISTAS FASE I – PROESA I.....	7
<i>A. Transversal de las Américas</i>	<i>8</i>
<i>B. Autopista Bogotá – Villavicencio</i>	<i>23</i>
<i>C. Autopistas de la Montaña.....</i>	<i>28</i>
V. FINANCIACIÓN	33
VI. RECOMENDACIONES.....	35

I. INTRODUCCIÓN

Este documento somete a consideración del Consejo de Política Económica y Social - Conpes, la declaración del Programa Estratégico de Autopistas Fase I – PROESA I, a cargo del Ministerio de Transporte y del Instituto Nacional de Concesiones – Inco, como de importancia estratégica para la consolidación de la red de transporte del país, de conformidad con la Ley 819 de 2003¹ y el Decreto 4730 de 2005².

Así mismo, complementa la declaratoria de importancia estratégica emitida por el Conpes para el proyecto vial Transversal de las Américas³ y se somete a consideración del Conpes, el concepto previo favorable para la adición y prórroga del contrato de concesión de la vía Bogotá – Villavicencio, de acuerdo con lo establecido en el artículo 28 de la Ley 1150 de 2007⁴.

II. ANTECEDENTES

El mejoramiento de la capacidad de la infraestructura física constituye una de las estrategias para el fortalecimiento de la competitividad nacional, a través de la consolidación de aquellos corredores viales que soportan los flujos de carga de comercio exterior y que conectan los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos.

En este sentido, en el documento Visión Colombia II Centenario – 2019, “Generar una infraestructura adecuada para el desarrollo del sector transporte”⁵, se resalta el papel fundamental que cumple el sector transporte, en la integración nacional e internacional del territorio, al vincular actividades económicas, productivas, comerciales y sociales.

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

² Por el cual se reglamentan normas orgánicas del presupuesto.

³ Conpes 3544 “Estrategia para la estructuración de un mecanismo de financiación para el proyecto vial “Autopista de las Américas”

⁴ **Artículo 28:** “De la prórroga o adición de concesiones de obra pública. En los contratos de concesión de obra pública, podrá haber prórroga o adición hasta por el sesenta por ciento (60%) del plazo estimado, independientemente del monto de la inversión, siempre que se trate de obras adicionales directamente relacionadas con el objeto concesionado o de la recuperación de la inversión debidamente soportada en estudios técnicos y económicos. Respecto de concesiones viales deberá referirse al mismo corredor vial. Toda prórroga o adición a contratos de concesión de obra pública nacional requerirá concepto previo favorable del Consejo Nacional de Política Económica y Social –Conpes. No habrá prórrogas automáticas en los contratos de concesión”.

⁵ Autor: Departamento Nacional de Planeación (2005).

Así mismo, en el Plan Nacional de Desarrollo 2006–2010, “Estado Comunitario: desarrollo para todos”, adoptado mediante Ley 1151 de 2007, se reconocen las necesidades de modernización y ampliación de capacidad en la infraestructura vial, y se establece, como uno de los principales retos que afronta el país en este cuatrienio, las acciones para mejorar la infraestructura de transporte como soporte de competitividad.

De igual forma, el Gobierno Nacional⁶ definió la Política Nacional de Competitividad y Productividad, basada en 15 planes de acción, dentro de los cuales se identificó el desarrollo continuo de la infraestructura de transporte y la logística como una de las estrategias para la conformación de sistemas de transporte complementarios, integrados a la economía global y orientados al servicio.

En este contexto, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías – Invías y el Inco, ha adelantando la estructuración e implementación de proyectos estratégicos orientados a fortalecer los corredores de comercio exterior y la consolidación de una red de transporte articulada y eficiente.

Uno de los mecanismos utilizados para la ejecución de estos proyectos ha sido la participación privada a través de contratos de concesión viales⁷. Este proceso inició en la década de los 90, y en la actualidad, el Inco cuenta con 21 contratos de concesión que incluyen 3.400 km⁸ de vías (origen – destino), y a través de los cuáles se contempla la ampliación de la capacidad de los principales corredores viales a cargo de la Nación.

⁶ Mediante documento Conpes 3527

⁷ Documentos Conpes: 2654 de 1993 Carretera Bogotá-Villavicencio; 2686 de 1994 Avances del programa de concesiones de carreteras; 2701 de 1994 Concesiones del tramo central de la Autopista Bogotá-Medellín-Tobía Grande-Puerto Salgar; 2765 de 1995 Plan de infraestructura vial; 2775 de 1995 Participación del sector privado en infraestructura física; 2852 de 1996 La participación privada—proyectos de infraestructura-seguimiento; 2928 de 1997 La participación privada e infraestructura-seguimiento; 3045 de 1999 Programa de concesiones viales 1998-2000 tercera generación de concesiones; 3107 de 2001 Política de manejo de riesgos contractuales del Estado para procesos de participación privada en infraestructura; 3391 de 2005 Importancia estratégica proyecto vial Rumichaca – Pasto – Chachagui; 3413 de 2006 Programa para el desarrollo de Concesiones de Autopistas 2006-2014; 3544 de 2008 Estrategias para la Estructuración de un mecanismo de financiación para el proyecto vial “Autopista de las Américas”; 3571 de 2009 Importancia estratégica del Proyecto vial “Autopista Ruta del Sol”.

⁸ Fuente: Inco.

Como parte de este proceso, el Conpes⁹, estableció el “Programa para el Desarrollo de Concesiones de Autopistas 2006-2014”, por medio del cual se declaró de importancia estratégica un programa de concesiones que incluía el desarrollo de once corredores viales. Dentro de los corredores priorizados, actualmente el Inco se encuentra adelantando el proceso licitatorio de la Ruta del Sol¹⁰. Dicho proyecto fue estructurado bajo un modelo de concesión que busca promover la participación de inversionistas institucionales, financistas locales e internacionales y mejorar la eficiencia de los procesos licitatorios. Así mismo, dentro de los once proyectos priorizados se incluyeron los sectores Valle de Aburrá – Puerto Berrio y Primavera – Sabaneta, que hoy hacen parte del proyecto Autopistas de la Montaña.

III. JUSTIFICACIÓN

“Colombia asumió el desafío de insertarse en las grandes corrientes comerciales que caracterizan el nuevo orden económico mundial. Los acuerdos comerciales que se ha suscrito y los que se espera concretar, le abren al país un horizonte de oportunidades para mejorar su competitividad y, por esta vía, acelerar el crecimiento económico y aumentar el bienestar de la población”¹¹.

“Este proceso de apertura de las economías mundiales, parte intrínseca del fenómeno conocido como la “globalización”, trae como consecuencia un mayor enfoque en la eficiencia y los costos de los servicios de transporte, de los cuales en gran medida depende la competitividad. Los países con transportes ineficientes y caros pierden actividad económica, y por ende ingresos, a favor de los que cuentan con servicios de transporte más adecuados. Esta situación cobra especial importancia en Latinoamérica, que es una región cuyas exportaciones consisten principalmente en envíos masivos de productos de relaciones valor/cantidad comparativamente bajas, en cuyos precios necesariamente figuran de manera significativa los costos de transporte”¹².

⁹ Mediante documento 3413 de 2006

¹⁰ Este proyecto fue declarado estratégico en el documento Conpes 3571 de 2009.

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

¹² Boletín “Facilitación del comercio y el transporte en América Latina y el Caribe”. CEPAL, Edición No. 219, noviembre de 2004.

En este sentido, Colombia es uno de los pocos países con proximidad al flujo principal de tráficos de navíos de línea (liner), que posee la condición de ser un país bioceánico a la vez. Sin embargo, las actividades económicas están concentradas en la región andina, relativamente alejadas de los puertos. El 75% del valor agregado (todos los sectores excluyendo minería) es generado en la región andina del eje Bogotá-Medellín-Cali; mientras que la región de la costa Atlántica produce un 15% y el restante 10% se genera en el resto del territorio¹³.

El transporte carretero representa más del 80% del movimiento interno de cargas¹⁴, además de participar con una porción significativa del comercio exterior regional. La estructura espacial de la producción, el consumo y los puertos de comercio exterior en Colombia, hacen que el transporte interno tenga una importancia significativa en la distribución física de bienes.

Así mismo, los tratados comerciales y la globalización demandan infraestructuras de transporte con óptimas especificaciones técnicas, de tal manera que provean corredores seguros y confiables que reduzcan los costos de operación y por ende el precio final de los productos, estimulan la inversión y aumentan la competitividad del país.

En este sentido, el Gobierno Nacional ha diseñado el Programa Estratégico de Autopistas – PROESA I, que busca mejorar la conectividad de varias regiones del país, continuando y ampliando el desarrollo de infraestructura de transporte, mediante la priorización de nuevas autopistas viales, bajo esquemas de concesión.

Con el desarrollo de PROESA I se espera obtener reducciones de costos de operación de los vehículos de carga y pasajeros, ahorros de tiempo de viaje, disminución de accidentalidad, mejoras en la accesibilidad, entre otros beneficios y de esta manera mejorar en términos de competitividad. PROESA I tiene como objetivos fundamentales:

- Consolidar una red de transporte articulada y eficiente, que con adecuados niveles de servicio y de capacidad, facilite la movilidad de pasajeros y la conexión de los

¹³ Infraestructura Logística y de Calidad para la Competitividad de Colombia. Banco Mundial, 2006.

¹⁴ Medido en toneladas/kilometro.

centros de producción con los centros de consumo y con los corredores de comercio exterior, para de esta forma contribuir al logro de una mayor competitividad y productividad de las regiones y del país.

- Mejorar los niveles de servicio y capacidad vial de la red vial de carreteras, para de esta forma ofrecer a la comunidad y a las regiones una infraestructura vial moderna, de alta calidad y capaz de estimular el crecimiento económico sostenido y la equidad social.
- 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.
- Lograr economías de escala en las inversiones y en los costos operativos.

IV. PROGRAMA ESTRATÉGICO DE AUTOPISTAS FASE I – PROESA I

Este programa complementa proyectos que en materia de infraestructura vial adelanta el Gobierno Nacional con inversión privada y pública enfocados hacia la consolidación de los corredores de comercio exterior.

En este marco se incluyen proyectos tan importantes como:

Tabla No 1. Principales proyectos viales

Proyecto	Longitud (Km)	Tipo de Inversión
Construcción segunda calzada entre Calarca y Cajamarca	23,7	Obra Pública – Invias
Construcción del Túnel II Centenario	8,8	Obra Pública – Invias
Construcción segunda calzada entre Cisneros y Citronela, del sector Buga – Buenaventura	40	Obra Pública – Invias
Mejoramiento y rehabilitación de los corredores arteriales de competitividad	1.422	Obra Pública – Invias
Construcción de Segunda Calzada Bucaramanga – Cúcuta (Corredor de Competitividad)	83	Obra Pública – Invias
Construcción segunda calzada Ancon Sur – Primavera – Camilo C - Bolombolo	Básico: 23,3 Condicionado: 31,9	Obra Pública – Invias
Construcción de una calzada de la vía alterna al puerto de Santa Marta, sector Quebrada el Doctor – Glorieta Mamatoco	17,6	Obra Pública – Invias – Departamento del Magdalena
Segunda Calzada entre la Ye de Ciénaga- Santa Marta	9,5	Obra Pública – Invias –

Proyecto	Longitud (Km)	Tipo de Inversión
(Intersección Mamatoco)		Departamento del Magdalena
Ruta del Sol	1.071	Concesión - Inco
Contratos de Concesión Vial y sus modificaciones		Concesión - Inco
Variante San Francisco - Mocoa	45.6	Obra Pública - Invias

Fuente: Ministerio de Transporte

Para el Programa Estratégico de Autopista Fase 1 - PROESA 1, el Ministerio de Transporte y el Inco han identificado y priorizado tres proyectos de concesión con una longitud de 4.384 km, que tienen un impacto directo sobre la productividad y competitividad del país y que tienen potencial para ser adelantados en el marco de PROESA I: Transversal de las Américas, Autopista Bogotá – Villavicencio y Autopistas de la Montaña.

A. Transversal de las Américas

a. Antecedentes

El proyecto vial “Transversal de las Américas” fue concebido por el Gobierno Nacional en respuesta a los múltiples retos que implica la inserción de Colombia en el nuevo contexto de comercio internacional y la globalización. Fue así como el proyecto fue declarado estratégico por el Conpes, y fue diseñada una estrategia para su financiación.

En desarrollo de lo anterior, el Ministerio de Transporte y el Inco adelantaron la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto, en los términos presentados en el presente documento. Este proceso de estructuración, se basó en una oferta de iniciativa privada, en desarrollo de lo establecido en el Decreto 4533 de 2008¹⁵.

b. Justificación

Este proyecto comprende la construcción y rehabilitación de vías que permitirán incrementar la competitividad del país, mejorar la interconectividad de los departamentos de la costa norte colombiana, disminuir los índices de accidentalidad en la zona, facilitar el turismo en

¹⁵ Por el cual se reglamentan las iniciativas privadas de que trata el parágrafo 2 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993.

la región y fomentar el progreso económico y social de la costa Atlántica en general, mediante la consolidación de un corredor que comunicará la frontera Colombo-Panameña, desde el sitio conocido como Palo de Letras, con la frontera Colombo-Venezolana, llegando a Paraguachón; pasando por los departamentos de Chocó, Antioquia, Córdoba, Sucre, Bolívar, Atlántico, Magdalena y la Guajira.

El proyecto vial “Transversal de las Américas” tiene como objetivos fundamentales para el Gobierno Nacional: i) renovar la infraestructura vial para incrementar la competitividad del país, optimizando el uso de recursos públicos ii) mejorar la interconectividad con proyectos recientes de segundas calzadas y con las fronteras de países vecinos, iii) fomentar el progreso económico y social de los departamentos de la zona norte de Colombia, a través de la facilitación del comercio en las fronteras Colombo – Panameña y Colombo-Venezolana, y iv) unificar los corredores actualmente concesionados en la zona, en un solo macro-proyecto, que permita obtener economías de escala y facilite el desarrollo de dobles calzadas sobre los mismos.

Para la asignación eficiente de los recursos que el Gobierno Nacional debe destinar para la ejecución de este proyecto, el Conpes encargó al Ministerio de Transporte y al Inco, en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y con el Departamento Nacional de Planeación, realizar la priorización de las obras que conforman el proyecto, debidamente justificada en análisis técnicos asociados con nivel de servicio, que evidencien la necesidad de ampliación de los corredores existentes. En este sentido, el Ministerio de Transporte realizó una evaluación del Nivel de Servicio¹⁶ de los tramos del proyecto para el año 2015, cuyos resultados se presentan en la siguiente tabla.

¹⁶ Manual de Capacidad y Niveles de Servicio para Carreteras de dos Carriles del INVÍAS. El nivel de servicio de un sector de una carretera de dos carriles se define como la calidad del servicio que ofrece esta vía a sus usuarios, que se refleja en el grado de satisfacción o contrariedad que experimentan éstos al usar la vía. Según el Manual de Capacidad y Niveles de Servicio para Carreteras de dos Carriles del INVÍAS, existen seis niveles de servicio: A, B, C, D, E y F; siendo A el mejor nivel y F el más crítico. La Metodología parte de una velocidad en condiciones ideales, que se reduce mediante la aplicación de los siguientes factores de corrección que influyen en la circulación del tránsito: anchos de carril, ancho de bermas, radios de curvatura, ángulo de deflexión, tipo de terreno, pendientes, composición vehicular, efecto de los camiones, efecto del estado de la superficie de rodadura, distribución por sentido y zonas de no rebase.

Tabla No 2. Nivel de Servicio “Transversal de Las Américas”. Año 2015¹⁷

TRAMOS	TIPO TERRENO	NIVEL DE SERVICIO 2015
Cartagena - Barranquilla (Vía Del Mar)	88,5 Km	
Cartagena - Lomita Arena	Plano	C
Lomita Arena - Santa Verónica	Plano	C
Santa Verónica - Puerto Colombia	Plano	C
Puerto Colombia – Barranquilla	Plano	D
Barranquilla - La Y De Ciénaga	64 Km	
Barranquilla – Tasajera	Plano	D
Tasajera – Ciénaga	Plano	D
Ciénaga - La Y	Plano	D
Sincelejo - Tolú	35 Km.	
Sincelejo - El Toro	Ondulado	D
El Toro – Tolú viejo	Ondulado	D
Tolú viejo – Tolú	Ondulado	D
La Y – Sincelejo	61 Km	
La Y – Chinú	Ondulado	D
Chinú – Sampués	Ondulado	D
Sampués – Sincelejo	Ondulado	D
Santa Marta – Riohacha	50 Km	
Mamatoco - Parque Tayrona	Ondulado	D
Parque Tayrona - Rio Palomino	Ondulado	D
Riohacha - Santa Marta	50 Km	
Riohacha – Camarones	Plano	D
Camarones - Te De Dibulla	Plano	D
Maicao – Paraguachon	12 Km.	
Maicao – Paraguachón	Plano	D
Maicao – Riohacha	5 Km	
Maicao - Cuatro Vías	Ondulado	D
Sincelejo Cartagena	171 Km	
Sincelejo – Corozal	Ondulado	D
Corozal - Puerta De Hierro	Ondulado	D
Puerta De Hierro - El Carmen De Bolívar	Ondulado	D
El Carmen De Bolívar - San Jacinto – Carreto	Ondulado	D
Carreto - Cruz Del Viso	Plano	D
Cruz Del Viso – Gambote	Plano	D
Variante Gambote – Cartagena	Plano	D
Caucasia - Planeta Rica	67 Km	
Caucasia - La Apartada	Ondulado	D
La Apartada - Planeta Rica	Ondulado	D

¹⁷ Las longitudes que se presentan en la Tabla No. 2 corresponde a las longitudes de los tramos viales que serán desarrolladas por el proyecto, es decir en algunos casos no necesariamente corresponden a la longitud total del tramo.

TRAMOS	TIPO TERRENO	NIVEL DE SERVICIO 2015
Bayunca - Sabanalarga (Cordialidad)	60 Km	
Sabanalarga - Te De Isabel López	Ondulado	D
Te De Isabel López - Puerto Zulia	Ondulado	D
Puerto Zulia - Sta. Catalina	Ondulado	D
Sta. Catalina - Bayunca (Te De Sta. Rosa)	Ondulado	D
Sabanalarga - Terpel (Cordialidad)	27 Km	
Sabanalarga – Baranoa	Ondulado	D
Baranoa - Terpel (Cruce Ruta 90) – Galapa	Ondulado	D
Planeta Rica - La Y	53 Km	
Planeta Rica - El Viajano	Plano	D
El Viajano - La Y	Plano	D

Fuente: Ministerio de Transporte

De la Tabla 2, puede observarse que el 92% de los tramos evaluados presentarán un nivel de servicio D¹⁸ en el año 2015, y que el restante (8%) presentarán un nivel de servicio C¹⁹. De lo anterior, puede inferirse que de no realizarse intervenciones en la vía, ésta alcanzaría niveles de servicio deficientes en el mediano plazo, lo que implica una afectación sobre el nivel de comodidad y facilidad de los conductores para transitar en la carretera, así como un impacto en los tiempos de recorrido y en los costos de operación del transporte de pasajeros y mercancías, al presentarse interferencias frecuentes con otros vehículos. Por lo anterior, es necesario iniciar inmediatamente la intervención en la vía, con el fin de nunca obtener niveles de servicio inadecuados para los usuarios de la esta.

c. Descripción y Alcance del Proyecto

El proyecto se extiende a lo largo de los departamentos de la costa norte del país, conectando por medio de una red vial unificada, a los países de Panamá, Colombia y Venezuela y

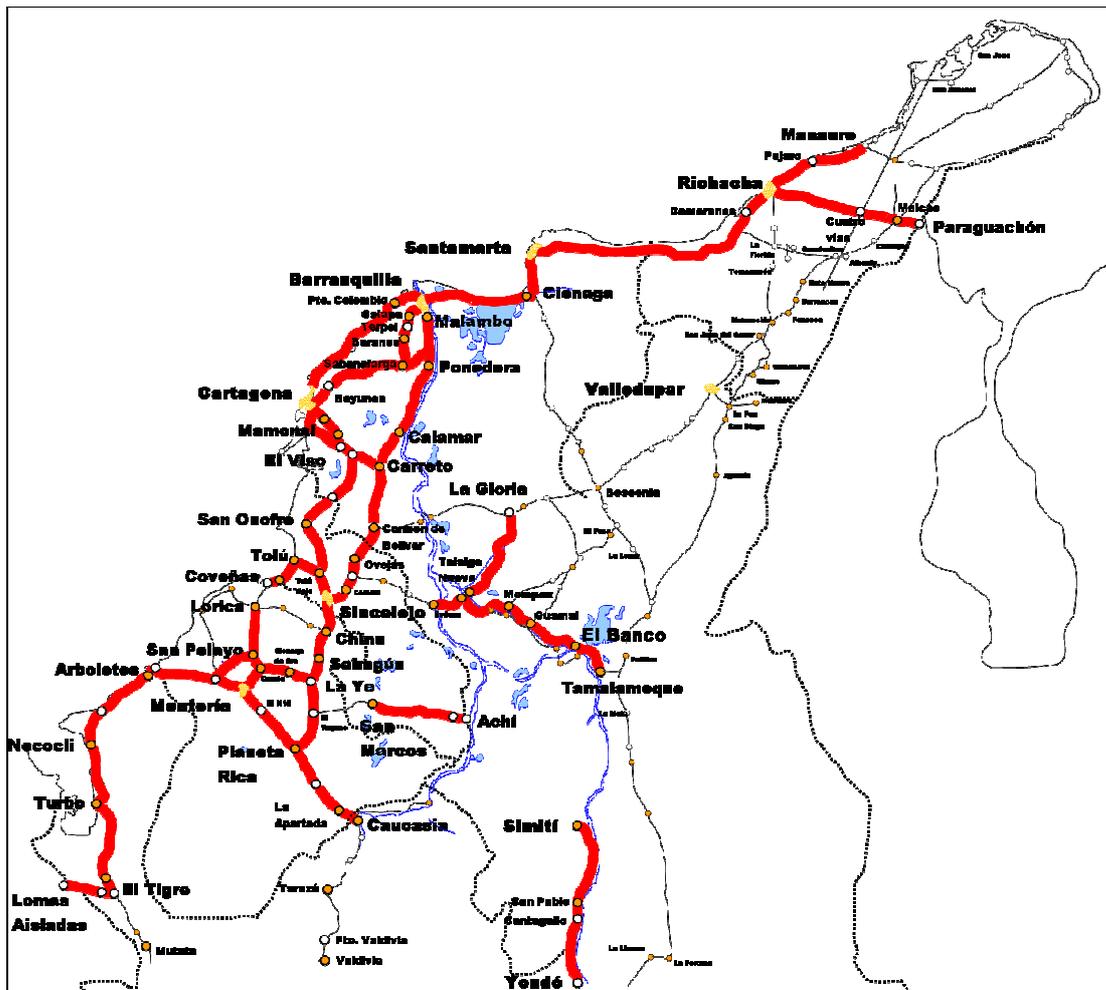
¹⁸ Última medición de tráfico disponible en el año 2008. Nivel de servicio D. El flujo todavía es estable y se presentan restricciones de geometría y pendiente. No existe libertad para conducir con la velocidad deseada dentro de la corriente vehicular, al ocurrir interferencias frecuentes con otros vehículos, o existir condiciones de vía más defectuosas. El nivel general de libertad y comodidad que tiene el conductor es deficiente. (Manual de Capacidad y Niveles de Servicio para Carreteras de dos Carriles del INVIAS).

¹⁹ Nivel de servicio C. Representa condiciones medias cuando el flujo es estable o empiezan a presentarse restricciones de geometría y pendiente. La libertad para conducir con la velocidad deseada dentro de la corriente vehicular se ve afectada al presentarse interferencias tolerables con otros vehículos, deficiencias de la vía que son en general aceptables. El nivel general de libertad y comodidad que tiene el conductor es adecuado. (Manual de Capacidad y Niveles de Servicio para Carreteras de dos Carriles del INVIAS).

adicionalmente a la costa Caribe con la troncal Occidente en Cauca y con la troncal del Magdalena medio en Yé de Ciénaga. Comprende la rehabilitación y mantenimiento de 930,5 km de vías, la construcción de 703,5 km de segunda calzada, la construcción de 161 km de nuevas vías, la construcción de dos puentes vehiculares, la operación y mantenimiento de los corredores, y los estudios, diseños y licenciamiento ambiental del tramo Palo de Letras – Cacarica, tal y como se observa en la Gráfica 1.

El perfil topográfico de los diferentes tramos de vías es en general de tipo plano y ondulado, con poca presencia de terrenos montañosos, exceptuando la zona comprendida entre Chigorodó y el Tigre.

Gráfica No 1. Proyecto Autopista de las Américas



Fuente: Elaboración propia con base en alcance del MT e Inco

El alcance y las actividades a desarrollar en el proyecto, contemplan diferentes niveles de intervención, acordes con el estado de la vía, la capacidad de la misma y los niveles de servicio en los diferentes trayectos, tal y como se describe a continuación:

- i. Rehabilitación y/o mejoramiento de las vías existentes: dentro del alcance del proyecto se incluye la rehabilitación y/o mejoramiento de las vías enunciadas en la Tabla 3.

Tabla No 3. Alcance de Rehabilitación y /o Mejoramiento

Tramos de Rehabilitación y Mejoramiento	Longitud (km.)
Sincelejo - Tolú Viejo - Tolú - Coveñas	55,0
La Yé – Sincelejo	61,0
Variante de Mamonal	30,0
Variante de Cartagena	9,0
Caucasia - Planeta Rica	67,0
Tolú Viejo - San Onofre - Cruz del Viso	98,0
Planeta Rica - La Yé	53,0
Riohacha - El Pájaro	25,0
Carreto - Calamar - Palmar de Varela	86,0
El Banco – Guamal	25,0
Guamal – Mompox	5,0
Mompox - Talaigua Nuevo	12,0
Talaigua Nuevo – Bodega	15,0
Talaigua Nuevo - Santa Ana - La Gloria	58,0
San Marcos - Majagual – Achí	90,0
Turbo - Necoclí - Arboletes - Pto. Rey	42,5
Pto. Rey – Montería	64,0
Turbo - El Tigre	55,0
Lomas Aisladas - El Tigre	31,0
Planeta Rica – Montería	49,0
Total	930,5

Fuente: Inco.

- ii. Construcción de segundas calzadas: dado el bajo nivel de servicio asociado a algunos tramos y las expectativas de crecimiento del tráfico dentro del corredor de influencia del proyecto, se llevará a cabo la construcción de las segundas calzadas que se muestran en la Tabla 4.

Tabla No 4. Alcance de Construcción de Segundas Calzadas

Tramos de Construcción de Segundas Calzadas	Longitud (km.)
Cartagena – Barranquilla	88,5
Barranquilla - Y de Ciénaga	64,0
Sincelejo - Tolú Viejo	18,0
Ciénaga de Oro - La Ye – Sincelejo	76,0
Santa marta – Riohacha	30,0
Riohacha – Santa marta	20,0
Maicao – Paraguachón	17,0
Pta. De Hierro - Cruz del Viso - Gambote	132,0
Variante de Mamonal	30,0
Variante de Cartagena	9,0
Caucasia - Planeta Rica	67,0
Bayunca - Sabanalarga – Terpel	87,0
Turbo - El Tigre	65,0
Total	703,5

Fuente: Inco.

- iii. Construcción de nuevas vías: el proyecto contempla la construcción de nuevas vías para la integración y conectividad del proyecto a la red vial y a las principales troncales existentes en el país. Éstas se muestran en la tabla 5.

Tabla No 5. Alcance de Construcción de Nuevas Vías

Tramos de Construcción de Nuevas Vías	Longitud (km.)
El Pájaro – Manaure	28,0
Yondó - San Pablo – Simití	75,0
Tamalameque - El Banco	32,0
Santa Lucía - San Pelayo	26,0
Total	161,0

Fuente: Inco.

- iv. Construcción de nuevos puentes vehiculares: el proyecto contempla la construcción de nuevos puentes en los sitios de Talaigua Nueva (hacia Sta. Ana) y Cacarica.
- v. Operación y mantenimiento: para asegurar el buen estado de la vía en el largo plazo, la operación y mantenimiento estarán a cargo de los concesionarios 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 a ser definidas.

- vi. Estudios y diseños a nivel de fase III y licenciamiento ambiental del corredor: para el tramo comprendido entre Palo de Letras y Cacarica se deberán realizar las gestiones para el proceso de consulta previa y la obtención del licenciamiento ambiental y ante el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial -MAVDT- y se deberán adelantar los estudios y diseños detallados del corredor.

d. Generalidades del Proyecto Vial “Transversal de las Américas”

Actualmente, a lo largo de los tramos que conforman el proyecto, existen en operación veinticuatro (24) estaciones de peaje, que junto con las nuevas casetas²⁰, serán entre otros, fuente de ingresos para el proyecto.

Las estaciones de peaje existentes, con su respectivo Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA) y composición vehicular, se registran en la Tabla 6 a continuación:

Tabla No 6. Peajes Actuales en el corredor vial

Administrador	No.	Nombre	TPDA 2008	Composición Vehicular		
				A	B	C
Concesión Vial Santa Marta-Riohacha-Paraguachón	1	Paraguachón	1408	78%	4%	18%
	2	Neguanje	1851	59%	14%	27%
	3	El Ebanal	1519	54%	15%	31%
	4	Alto pino	2029	76%	12%	12%
Concesión Vial Cartagena – Barranquilla	5	Puerto Colombia	3162	88%	6%	6%
	6	Marahuaco	2608	84%	3%	13%
	7	Papiros	1085	47%	11%	42%
Córdoba-Sucre	8	Las Flores	8302	81%	14%	5%

²⁰ Documento Conpes 3544 de 2008, recomendación No.6: “Encargar al Ministerio de Transporte y al Inco determinar los peajes adicionales requeridos en los tramos en que aquellos no existan, de acuerdo con los requerimientos financieros del proyecto”.

Administrador	No.	Nombre	TPDA 2008	Composición Vehicular		
				A	B	C
	9	Garzones I	4409	78%	20%	2%
		Garzones II	5134	80%	18%	2%
	10	Mata de Caña	2055	66%	30%	4%
	11	El Carmen	2377	45%	37%	18%
Ruta Caribe	12	Ponedera	2724	49%	39%	12%
	13	Gambote	3782	47%	26%	27%
	14	Bayunca	2112	21%	52%	27%
	15	Galapa	4240	41%	48%	11%
Barranquilla – Tasajera	16	Laureano Gómez	5481	41%	16%	43%
	17	Tasajera	5212	42%	16%	42%
Invías	18	Carimagua	1954	36%	30%	34%
	19	La Apartada	3473	51%	28%	21%
	20	La Esperanza	2566	59%	24%	16%
	21	Los Cedros	1318	65%	31%	4%
	22	Purgatorio	2473	68%	28%	4%
	23	Calamar	1793	43%	39%	18%
	24	San Onofre	1530	46%	26%	28%

Fuente. Inco - Invías

Como se puede observar en la tabla anterior, el TPDA oscila entre los 1.085 vehículos, en el peaje de Papiros, y los 9.543 vehículos, en el peaje de Los Garzones (Garzones I y II), con una composición promedio de 58% automóviles, 23% buses y 19% camiones. Lo anterior, representa un 42% en vehículos comerciales, lo que evidencia la importancia de la vía para el comercio exterior, el flujo de productos y de mercancías con destino al mercado nacional, así como para el transporte de pasajeros; dada su vocación de conector vial natural con los puertos de la costa Atlántica.

Por otra parte, de acuerdo con los análisis del proceso de estructuración, se estableció la necesidad de instalar ocho (8) nuevas casetas de peaje.

requeridas en estos tramos son de rehabilitación y/o mantenimiento. El alcance de las obras a ejecutar en el Sector 1 se presenta en la Tabla No 7:

Tabla No 7. Alcance Sector 1 “Transversal de Las Américas”

Intervención	Tramo	Longitud Aproximada (km.)	Fecha de Terminación de las obras
Construcción Segunda Calzada	Turbo – El Tigre	65	Máximo al año cuatro (4) de la concesión ²¹
	TOTAL	65	
Construcción Calzada Sencilla	Yondó – Cantagallo - San Pablo - Simití	75	
	Tamalameque - El Banco	32	
	Santa Lucía - San Pelayo	26	
	TOTAL	133	
Mejoramiento y/o Rehabilitación	El Banco – Guamal – Mompox – Talaigua Nuevo – Bodega	57	
	Talaigua Nuevo – Santa Ana – La Gloria (Incluye puente Talaigua Nuevo – Santa Ana)	58	
	San Marcos-Majagual-Achi-Guaranda	90	
	Turbo – Necoclí – San Juan – Arboletes – Puerto Rey – Montería	106.5	
	Planeta Rica – Montería	49	
	Turbo – El Tigre	55	
	Lomas Aisladas – El Tigre	31	
TOTAL	446.5		
Construcción de Puente en calzada sencilla	Puente Cacarica sobre río Atrato	1	
	Puente de Talaigua Nueva (hacia Sta. Ana)	1	
	TOTAL	2	
Estudios, diseños y licenciamiento ambiental	Palo de Letras – Cacarica – Lomas Aisladas	62	
	TOTAL	62	

Fuente: Inco

Dado el alcance del Sector 1, este proyecto se estructuró mediante una concesión de corto plazo, cuyo plazo dependerá del término en el que se alcance el Valor Presente Neto de Ingresos combinados de peaje y aportes estatales, solicitados por el adjudicatario. La duración estimada es de 7 años y el alcance del contrato de concesión incluye el diseño definitivo, la gestión predial, la obtención de licencias y/o modificación de licencias existentes, el financiamiento y la operación y mantenimiento de los tramos. La fuente de remuneración para la ejecución del alcance descrito será el ingreso producto de: i) el recaudo de los peajes existentes “Los Cedros” y “El Purgatorio”

²¹ Incluido un (1) año de preconstrucción.

y de cuatro (4) nuevas estaciones de peaje a instalar; y ii) aportes estatales por un valor de hasta \$1.904.232 millones de pesos constantes de 2008, que serán entregados al concesionario contra el cumplimiento a satisfacción de hitos parciales de obra, a partir del inicio de la concesión. Las obras se ejecutarán durante los primeros 4 años de concesión, incluyendo un año de preconstrucción.

Por su parte, el sector 2 comprende en su mayoría la construcción de segundas calzadas a lo largo de los tramos conformados por la Troncal de Occidente, la Vía al Mar, la Vía La Cordialidad y el corredor que se extiende hasta la frontera con Venezuela, en Paraguachón. El alcance de las obras a ejecutar en el Sector 1 se presenta en la Tabla No 8:

Tabla No 8. Alcance Sector 2 “Autopista de Las Américas”

Intervención	Tramo	Longitud Aproximada (km.)	Fecha de Terminación de las obras		
Construcción Segunda Calzada	Cartagena - Barranquilla (Vía al Mar)	88,5	Máximo al año siete (7) de la concesión ²²		
	Bayunca - Sabanalarga – Terpel (La Cordialidad)	87			
	Barranquilla – Ciénaga	64			
	Sincelejo – Tolú Viejo	18			
	Ciénaga de Oro - La Yé- Sincelejo	76			
	Santa Marta – Riohacha	30			
	Riohacha – Santa Marta	20			
	5 Km. antes de Maicao hacia Riohacha	5			
	Maicao – Paraguachón	12			
	Corozal – Cartagena conformado por los sectores: Corozal - Puerta de Hierro (15 Km.) Puerta de Hierro - Ovejas (14 Km.) Ovejas - El Carmen de Bolívar (27 Km.) El Carmen de Bolívar - San Jacinto (16 Km.) San Jacinto - San Juan Nepomuceno (15 Km.) San Juan de Nepomuceno - Carreto (12 Km.) Carreto - Cruz del Viso (25 Km.) Cruz del Viso – Gambote (8 Km.) Gambote - Variante de Mamonal (30 km.) Variante de Cartagena (9 km.)	171			
	Caucasia - Planeta Rica	67			
	TOTAL	638,5			
	Construcción Calzada Sencilla	El Pájaro – Manaure		28	Máximo al año cinco (5) de la concesión
		TOTAL		28	
Mejoramiento,	Caucasia - Planeta Rica	67	Máximo al año		

²² Includido un (1) año de preconstrucción.

Intervención	Tramo	Longitud Aproximada (km.)	Fecha de Terminación de las obras
Rehabilitación y Mantenimiento	Planeta Rica-La Yé	53	siete (7) de la concesión
	La Yé- Sincelejo	61	
	Sincelejo – Tolú Viejo – Tolú	35	
	Tolú – Coveñas	20	
	Tolú Viejo – San Onofre	39	
	San Onofre (39 Km.)- María La Baja (20 Km.) - Cruz del Viso	59	
	Gambote - Variante de Mamonal	30	
	Variante de Cartagena	9	
	Riohacha – El Pájaro	25	
	Carreto – Calamar – Palmar de Varela	86	
	TOTAL	484	

Nota: Para todos los tramos se contempla la operación y el mantenimiento durante la duración del contrato de concesión, exceptuando el comprendido entre Riohacha – El Pájaro – Manaure, el cual una vez terminada su construcción y rehabilitación, será devuelto a la entidad que actualmente esta a cargo de esta vía.

Fuente: Ministerio de Transporte - Inco

Adicionalmente, el Sector 2 comprende la construcción y mantenimiento de las siguientes intersecciones:

- Intersección a desnivel en La Yé salida a Ciénaga de Oro
- Intersección a desnivel en Planeta Rica con vía Planeta Rica – Montería
- Intersección a desnivel en Sincelejo con Sincelejo – Tolú Viejo
- Intersección a desnivel en Montería con Puerto Rey – Montería
- Intersección a desnivel en Cruz del Viso con Carreto – Cruz del Viso
- Intersección a desnivel en Carreto con Carreto – Cruz del Viso

Por otro lado, el sector 2 contempla un alcance condicionado que corresponderá al desarrollo de obras sujetas a niveles de tráfico, medidos en TPDA, y a la disponibilidad de recursos, que deberán ser aprobados de acuerdo con la normatividad vigente. A continuación se presenta el alcance condicionado de las obras en los corredores.

Tabla No 9. Alcance condicionado Sector 2

Intervención	Tramo	Longitud aproximada (km)	Fecha de terminación de obras
Construcción Segunda Calzada	Planeta Rica – La Yé	53	Estas obras se realizarán en función del TPD ²³ y de la disponibilidad de recursos
	Santa Marta – Riohacha	20	
	Riohacha – Santa Marta	30	
	Tolú viejo – Tolú	17	
	Tolú – Coveñas	20	
	Tolú Viejo – San Onofre	39	
	San Onofre – María La Baja – Cruz del Viso	59	
	TOTAL	238	

Fuente: Ministerio de Transporte - Inco

El Sector 2 se ejecutará a través de un contrato de concesión, cuyo plazo dependerá del término en el que se alcance el Valor Presente Neto de Ingresos combinados de peaje y aportes estatales, solicitados por el adjudicatario. La duración estimada es de 40 años y el alcance del contrato incluye el diseño definitivo, la gestión predial, la obtención de licencias y/o modificación de licencias existentes, el financiamiento y la operación y mantenimiento rutinario y periódico de los tramos. La fuente de remuneración para la ejecución del alcance descrito será el ingreso producto de: i) el recaudo de los peajes nuevos y existentes distintos a los del Sector 1; y ii) aportes estatales por un valor de hasta \$4.313.287 millones de pesos constantes de 2008, que serán entregados al concesionario contra el cumplimiento a satisfacción de hitos parciales de obra, a partir del inicio de la concesión. Las obras se ejecutarán durante los primeros 7 años de concesión, incluyendo un año de preconstrucción.

Es importante mencionar que el alcance del proyecto propuesto incluye intervenciones sobre tramos que actualmente se encuentran en seis contratos vigentes de concesión, respecto de los cuales, se aplicará lo previsto por el Decreto 4533 de 2008. Así mismo, una vez concluidos dichos contratos, la infraestructura objeto de los mismos será incorporada al proyecto de

²³ Al momento de tener un TPD de 5000 vehículos se deberá iniciar estudios, al momento de tener un TPD de 5500 vehículos se deberán iniciar obras y al momento de tener un TPD de 6000 vehículos deberán finalizar las obras. Sin embargo, para el tramo vial Planeta Rica – La Ye, dado su vocación de corredor de competitividad y comercio exterior, dado que el 64% de los vehículos que por el transitan corresponden a buses y camiones, se prevé: que cuando por algún sector del mismo transite un volumen de TPD de 3500 vehículos, se inicien los estudios y diseños de las obras de la segunda calzada; con un TPD de 3800 vehículos se inicien las obras y a un TPD de 4300 vehículos entre en operación la segunda calzada. Con esto se busca que los usuarios de la vía puedan disponer durante el desarrollo del contrato de concesión de una infraestructura homogénea y con buenos niveles de servicio.

concesión vial “de las Américas” para su operación y mantenimiento; y serán cedidos los ingresos producto del recaudo de los peajes existentes sobre los tramos de influencia de dichas concesiones, hasta la finalización del contrato de concesión vial “Transversal de las Américas”.

f. 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; mientras que para el Sector 2 el esquema planteado contempla 10 aportes estatales, 5 durante la etapa de construcción y 5 durante la etapa de operación y mantenimiento. Tanto en el Sector 1 como en el Sector 2, los aportes requeridos por el concesionario, serán una de las variables objeto de oferta en la licitación.

Teniendo en cuenta el alcance de los proyectos y los cronogramas de ejecución de obras, se requieren aportes estatales por un valor de \$6.217.519 millones de pesos, denominados en pesos constantes de 2008, tal como se ilustra en la siguiente Tabla:

Tabla No 10. Aportes Estatales Máximos Requeridos por el Proyecto

Periodo	Año	Aportes Nación sector 1 (millones de pesos corrientes)	Aportes Nación sector 2 (millones de pesos corrientes)	Aportes totales Nación (millones corrientes)	Aportes totales Nación (millones de pesos constantes de 2008)
1	2011	\$ 691.382	-	\$ 691.382	\$ 611.723
2	2012	\$ 555.958	\$ 481.829	\$ 1.037.787	\$ 891.473
3	2013	\$ 696.933	\$ 1.039.616	\$ 1.736.549	\$1.448.270
4	2014	\$ 114.132	\$ 1.129.742	\$ 1.243.874	\$1.007.167
5	2015	\$ 100.440	\$ 1.124.150	\$ 1.224.590	\$958.023
6	2016	\$ 82.961	\$ 1.101.907	\$ 1.184.869	\$ 895.601
7	2017		\$ 214.200	\$ 214.200	\$155.679
8	2018		\$ 133.011	\$ 133.011	\$92.953
9	2019		\$ 31.099	\$ 31.099	\$21.100
10	2020		\$ 15.798	\$ 15.798	\$10.407
11	2021		\$ 195.646	\$ 195.646	\$125.123

Fuente: 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.

B. Autopista Bogotá – Villavicencio

a. Antecedentes y justificación

El corredor vial Bogotá – Villavicencio está localizado en los Departamentos de Cundinamarca y Meta; con una longitud total de 85,6 km, inicia en el límite del Distrito de Bogotá y termina en la intersección Los Fundadores en Villavicencio. Presenta un TPDA entre 6.400 y 7.700 vehículos, de los cuales cerca del 65% son vehículos de carga, lo que caracteriza a este corredor con uno de los mayores tráficos del país. El corredor se divide en la siguiente sectorización:

Tabla No 11. Sectorización corredor Bogotá – Villavicencio

TRAMO	DELIMITACIÓN (Puntos de Referencia)
1	Tramo del Distrito a cargo del IDU
2	k 00 + 000 – k 9 + 500 (El Antojo)
3	k 9 + 500 - k 25 + 500 (Puente Real)
4	k 25 + 500 – k 38 + 300 (Puente Tellez) el cual incluye la variante de Caqueza
5	k 38 + 300 – k 70 + 600 (Caño Seco).
6	k 70 + 600 – k 85 + 600 (Intersección los Fundadores)

Fuente: Inco

Esta carretera se conecta con el sistema de carreteras nacionales que integran el norte, centro, occidente y sur del país a través de la red urbana de Bogotá; en Villavicencio se enlaza con las vías nacionales que además de dar acceso a extensas zonas productivas del departamento del Meta, facilitan la conexión con los departamentos de Casanare, Arauca, Vichada y Guaviare.

El alcance inicial de las obras de mejoramiento de la carretera Bogotá – Villavicencio fue establecido por el Gobierno Nacional en el documento Conpes 2654 de 1993. Como producto de lo anterior, el 2 de agosto de 1994, el Gobierno suscribió un contrato de concesión, cuyo alcance incluyó los estudios, diseños definitivos, obras de rehabilitación, de construcción y la operación y

mantenimiento del sector Santa Fe de Bogotá – Cáqueza – k 38 + 300 (Tramos 1, 2, 3 y 4) y el mantenimiento y operación del sector k 38 + 300 – Villavicencio (Tramos 5y 6)²⁴.

No obstante las obras adelantadas por el concesionario, de acuerdo con el alcance inicial del contrato, los principales problemas actuales de la carretera radican en los cierres prolongados, causados por obstrucciones resultantes de los continuos deslizamientos de las laderas del corredor vial y las difíciles condiciones topográficas.

En ese sentido, el Ministerio de Transporte y el Inco plantean, como estrategia de solución al problema mencionado, la construcción de viaductos y túneles en los sitios críticos y una ampliación a doble calzada. Por lo anterior, es necesario la adición y prórroga del contrato de concesión, de acuerdo con la solicitud presentada por el Gerente del Inco²⁵, en desarrollo de lo establecido en el Decreto 3460 de 2008.

El proyecto de doble calzada Bogotá - Villavicencio permitirá aumentar la capacidad vial y reducir el tiempo de recorrido entre las dos capitales en más de 25 minutos, así como ofrecer mejores condiciones de seguridad para sus usuarios.

b. Descripción y Alcance del Proyecto

El proyecto incluye el aumento de la capacidad del corredor actualmente concesionado, mediante la construcción, operación y mantenimiento de 45,5 km de nueva calzada y el mejoramiento de algunos tramos de la vía existente. De igual forma, la ejecución de obras faltantes dentro del corredor actual y obras necesarias como resultado del sismo del 24 de mayo de 2008. El detalle se describe a continuación:

²⁴ Este contrato de concesión en la actualidad tiene una vigencia estimada hasta el 31 de agosto del año 2023.

²⁵ Comunicación del día 14 de septiembre de 2009.

Gráfica No 3. Delimitación de sectores “Proyecto Bogotá - Villavicencio”



Fuente: Ministerio de Transporte

- i. Construcción, operación y mantenimiento de una segunda calzada de 45,5 km, sector el Tablón – Chirajara: Las actividades consisten, entre otras, en la ejecución de las obras civiles, eléctricas, electromecánicas, ambientales, sociales y prediales, necesarias para la construcción de una calzada para funcionamiento en par vial con la calzada actual, las conectantes, retornos y accesos veredales, así como el mejoramiento de algunos tramos de la vía existente. El objetivo es la conformación de un par vial entre el km 34+100 y el km 63+000 (ver mapa, sectores 1, 1A, 2, 2A, 3, 3A, 4 y 4A). A continuación se describen las obras necesarias y sus longitudes aproximadas:

Tabla No 12. Descripción de las Obras

Vía Nueva	Unidades	Longitud (km.)
Vía a superficie		9,01
Puentes vehiculares convencionales:	21	3,41
Puentes vehiculares especiales:	2	0,62
Túneles de 0 a 500 m.	10	3,12
Túneles de 500 a 1000 m:	6	4,05
Túneles de más de 1000 m:	3	7,47
Mejoramiento de la Calzada Existente:		
Vía a Superficie		7,61
Puentes:	13	1,08
Conectantes, retornos y accesos veredales:		
Vía a Superficie		8,49
Puentes y Viaductos	10	0,64

Fuente: Ministerio de Transporte

ii. Construcción, operación y mantenimiento de obras faltantes a cargo del Gobierno nacional dentro del corredor actual:

Las obras son las siguientes y están contempladas en los tramos 4, 5 y 6 de la vía:

Tramos 4 y 5:

- Obras de protección del río Cáqueza (Sector Variante)
- Recuperación del pavimento del sector: k45+000 a Caño Seco (k70+600)
- Construcción túnel falso (k61+800)
- Construcción obras adicionales sobre túnel falso k64+000

Tramo 6:

- Terminación de las obras geotécnicas en el talud del k74
- Mejoramiento al pavimento de la vía antigua a Villavicencio por el Mirador

Obras faltantes en puentes, viaductos y cauces:

- Manejo de aguas calzadas
- Actividades resultantes del estudio de patología para los puentes incluidos en los

tramos 4 y 5 del proyecto

iii. Construcción, operación y mantenimiento de las obras necesarias en el sector de Puente Quetame – Caño Seco, como consecuencia del sismo ocurrido el 24 de mayo de 2008:

- Soluciones en sitios especiales
- Construcción de muros de contención para recuperar la banca de la carretera
- Protección de taludes con mallas galvanizadas con y sin revegetalización

iv. Obras de mitigación en zonas inestables (tramos 2 y 3)

- Obras con diseño (mitigación)
- Diseños a ejecutar

Las obras nuevas en el sector de la doble calzada, incluyen adicionalmente estaciones meteorológicas, sistemas para la detección de infractores por excesos de velocidad y adelantamiento, y un sistema de monitoreo y control de todo el corredor vial. De esta forma, se garantizará que la vía opere al 100% de su capacidad y en caso de ocurrencia de eventos que restrinjan parcial o totalmente una de las calzadas del par vial, se tenga una solución inmediata que garantice la continuidad permanente de las operaciones de la carretera.

c. Plan de Inversiones

Las actividades de mejoramiento y ampliación de la capacidad del corredor vial Bogotá – Villavicencio descritas en este documento, requieren de aportes estatales hasta por un monto de \$1.852.472 millones de pesos de 2008, de los cuales, \$1.518.173 millones aporta el Gobierno Nacional y los restantes \$334.299 millones la Gobernación del Meta, quien ha manifestado su intención de apoyar la financiación de este proyecto por un monto equivalente a un valor presente neto de \$200 mil millones de pesos 31 de diciembre de 2008²⁶. Por tanto, para efectos de la autorización por parte del Confis de los cupos de vigencias futuras requeridos por el Inco para la

²⁶ Cálculo a una tasa de descuento de 11.33%. El Inco celebrará un convenio interadministrativo con la Gobernación del Meta, con el fin de incorporar y garantizar la incorporación al proyecto de los recursos aportados por la Gobernación.

ejecución de este proyecto, deberá estar definido el plan de aportes de la Gobernación del Meta, con su correspondiente autorización de vigencias futuras, por parte de la autoridad competente.

Tabla No 13. Aportes Públicos Máximos Requeridos por el Proyecto

Periodo	Año	Aportes de la Nación (millones de pesos corrientes)	Aportes Departamento del Meta (millones de pesos corrientes)	Aportes de la Nación (millones de pesos constantes de 2008)	Aportes Departamento del Meta (millones de pesos constantes de 2008)
1	2011	\$ 136.024	\$ 53.976	\$ 120.352	\$ 47.757
2	2012	\$ 394.405	\$ 55.595	\$ 338.799	\$ 47.757
3	2013	\$ 342.737	\$ 57.263	\$ 285.840	\$ 47.757
4	2014	\$ 341.019	\$ 58.981	\$ 276.124	\$ 47.757
5	2015	\$ 318.955	\$ 61.045	\$ 249.525	\$ 47.757
6	2016	\$ 236.818	\$ 63.182	\$ 179.003	\$ 47.757
7	2017	\$ 94.291	\$ 65.709	\$ 68.530	\$ 47.757

Fuente: Mintransporte e Inco

Adicionalmente y de acuerdo con los lineamientos establecidos por el Confis y el Conpes²⁷, el contrato migrará a un esquema de plazo variable que dependerá del término en el que se alcance el Valor Presente Neto de Ingresos combinados de peaje y aportes estatales; en este sentido, se eliminarán las garantías de tráfico.

C. Autopistas de la Montaña

a. Antecedentes y justificación

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, el Documento Conpes 3413 “Programa para el Desarrollo de Concesiones de Autopistas 2006-2014”²⁸, 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

²⁷ Documento Conpes 3413 de 2006 Programa para el Desarrollo de Concesiones de Autopistas 2006 – 2014

²⁸ Marzo 6 de 2006

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 la Doble Calzada Valle de Aburrá – Puerto Berrío²⁹ y el Proyecto Valle de Aburrá Sur³⁰, cuyos alcances pretendían mejorar la conexión vial del Departamento de Antioquia con los principales corredores de comercio exterior.

De acuerdo con lo anterior, los gobiernos nacional, regional y local adelantaron los análisis pertinentes tendientes a la estructuración de los anteriores proyectos; en desarrollo de lo cual, se consolidó una iniciativa de mayor alcance para mejorar las condiciones de conectividad del departamento de Antioquia con Bogotá, con el Magdalena Medio y el proyecto de concesión de Ruta del Sol, con la Costa Atlántica y con los departamentos del Eje Cafetero. En desarrollo de dicha iniciativa, fue concebido el proyecto “Autopistas de la Montaña”, que permitirá optimizar el transporte y facilitar el comercio exterior, así como los flujos de productos y mercancías con destino al mercado nacional.

Entre la carga de mayor relevancia transportada por esta vía se destacan los 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. Adicionalmente, el corredor sirve de base para la distribución de bienes a nivel nacional.

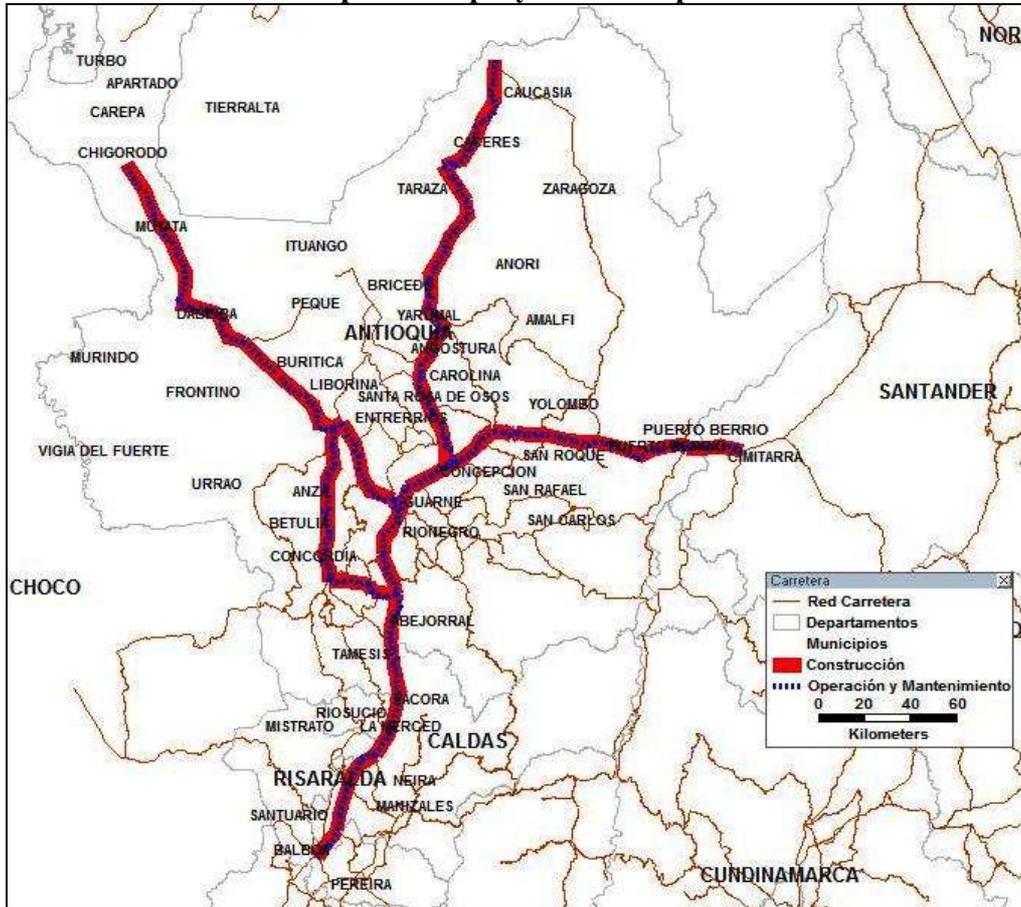
b. Descripción y Alcance del Proyecto

El proyecto contempla la ampliación de cuatro corredores viales que tendrían una extensión aproximada de 900 km, así como la operación y mantenimiento de aproximadamente 1.251 km.

²⁹ Con fundamento en el CONPES 3413 de 2006, el Confis autorizó al INCO cupo de vigencias futuras para 2009, 2010 y 2011 por \$100.000 millones, \$100.000 millones y \$118.000 millones, respectivamente, para la intervención de los tramos Barbosa – Cisneros y Hatillo – Don Matías.

³⁰ El Confis autorizó cupo de vigencias futuras al INVIAS para los años 2008, 2009 y 2010 por valor de \$20.000 millones, \$71.000 millones y \$55.011 millones, respectivamente, para la construcción de la segunda calzada en el sector Ancón Sur – Primavera – Camilo C- Bolombolo.

Gráfica No 4. Descripción del proyecto “Autopistas de la Montaña”



Fuente: Ministerio de Transporte

El proyecto Autopistas de la Montaña contempla la intervención de cuatro corredores:

- i. Túnel De Occidente – El Tigre: Proyecto conocido como Ruta de la Nueva Independencia, que conectará con la Autopista de las Américas. Adicionalmente optimizará el acceso a los puertos de la Costa Atlántica.
- ii. Hatillo - Don Matías – Caucasia: Forma parte de la Troncal de Occidente y une a Medellín con la Costa Atlántica; es la continuación de la concesión vial Bello - Hatillo que finaliza en Don Matías. Dado que en la actualidad es la salida que tiene el occidente colombiano a la Costa Atlántica, su mejoramiento hace que se constituya en un importante corredor que favorecerá el intercambio comercial de las regiones beneficiadas, así como la comunicación y el turismo.

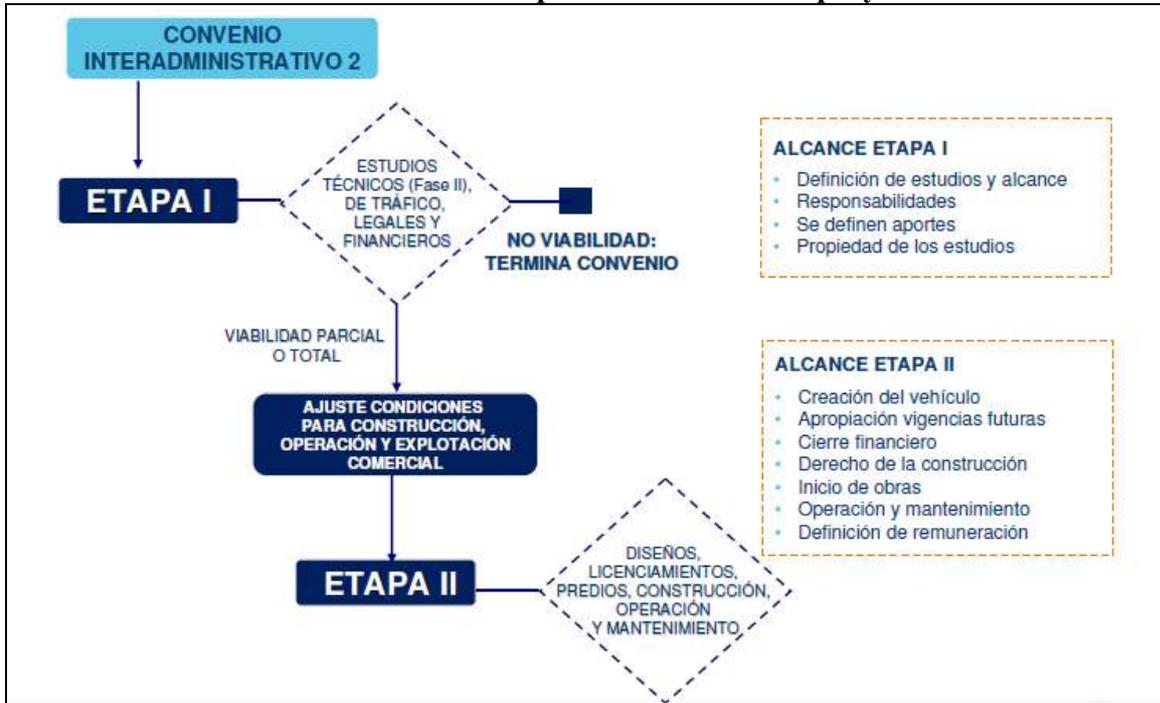
- iii. Bello - San José del Nus – Puerto Berrío: Corredor transversal que une Ruta del Sol con la Troncal de Occidente, favorece además la conexión hacia la Troncal Central del Norte, mejorando la accesibilidad a los Departamentos de Santander y Norte de Santander.
- iv. Ancón Sur - Camilo C. – Tres Puertas – La Virginia: Forma parte de la Troncal de Occidente y comunica a Medellín con el Eje Cafetero, el Puerto de Buenaventura, y la frontera con Ecuador.

c. Generalidades del Proyecto Vial

El Ministerio de Transporte, el Invías y el Inco en coordinación con el Departamento de Antioquia y el Municipio de Medellín, ante la necesidad de asegurar la ejecución continua de obras y el cierre financiero del Megaproyecto Autopista de la Montaña, designaron a la empresa Interconexión Eléctrica S.A. ESP -ISA-, para que realice los estudios y la estructuración técnica, financiera y legal del proyecto vial necesaria para determinar la viabilidad del mismo. Lo anterior, teniendo en cuenta que ISA es una entidad con participación pública y cuenta con amplia experiencia nacional e internacional en la estructuración y ejecución de grandes proyectos de infraestructura lineal, así como en la obtención de financiamiento para proyectos.

De acuerdo con el esquema de ejecución planteado, ISA realizará los estudios y la estructuración técnica, financiera y legal del proyecto vial, con el objetivo de establecer el alcance definitivo del proyecto y su estructura de financiación. La estructuración y desarrollo del proyecto será desarrollado en dos etapas, como se muestra en la gráfica a continuación:

Gráfica No 5. Etapas de definición del proyecto



Fuent

e: Ministerio de Transporte

d. Plan de inversiones

Teniendo en cuenta que ISA adelantará la estructuración del proyecto, el Gobierno Nacional, de acuerdo con análisis preliminares, ha establecido como monto máximo de aportes estatales para este proyecto la suma de \$ 1 billón de pesos constantes de 2008. Estos aportes serán complementados por aportes de la Gobernación de Antioquia y de la Alcaldía de Medellín por \$600,000 y \$400,000 millones de pesos constantes de 2008 respectivamente.

Los aportes de la Nación se distribuirán de acuerdo a la siguiente tabla:

Tabla No 14. Aportes Nación Máximos para el Proyecto

Periodo	Año	Aportes Nación (millones de pesos corrientes)	Aportes totales Nación (millones de pesos constantes de 2008)
1	2011	-	-
2	2012	116.413	100.000
3	2013	119.905	100.000
4	2014	123.502	100.000
5	2015	127.825	100.000
6	2016	132.299	100.000
7	2017	137.591	100.000
8	2018	143.094	100.000
9	2019	147.387	100.000
10	2020	151.809	100.000
11	2021	156.363	100.000

Fuente: Inco

Los anteriores montos de los aportes serán ajustados, dentro del tope máximo establecido, de acuerdo con el alcance definitivo que se efectúe en desarrollo de la estructuración del proyecto, debidamente justificado en análisis técnicos asociados con nivel de servicio.

V. FINANCIACIÓN

Las inversiones necesarias para el desarrollo del Programa Estratégico de Autopistas – Proesa I que se describen en el presente documento, requieren de aportes estatales de hasta \$ 8.735.692 millones de pesos de 2008, que serán financiados, de acuerdo con la siguiente distribución:

**Tabla No 15. Aportes Estatales de la Nación Máximos Proesa I
(Millones pesos constantes de 2008)**

Proyecto	Aportes totales Nación (millones)
Autopista de Las Américas	\$ 6.217.519
Autopista Bogotá- Villavicencio	\$ 1.518.173
Autopista de la Montaña	\$ 1.000.000

Fuente: Inco

Este Programa cuenta con el concepto previo y favorable del Consejo Superior de Política Fiscal, el cual, en sesión del día 17 de septiembre de 2009, validó la consistencia del Programa Estratégico de Autopistas, Proesa I, con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo, de conformidad al art 21 del Decreto 4730³¹.

De acuerdo con lo establecido por dicho Confis, los recursos necesarios para los aportes estatales nacionales requeridos para la ejecución de los proyectos Transversal de las Américas, Autopista Bogotá – Villavicencio y Autopistas de la Montaña, consultan el plazo, las condiciones y las metas plurianuales, señalando que en el escenario macroeconómico y fiscal contemplado en el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2009, la financiación deberá llevarse a cabo con cargo a un programa gradual de enajenación de la participación de la Nación en Ecopetrol S.A., hasta por el 10% de dicha participación, para efectos de garantizar que no se afecten las referidas metas. Señaló el Confis que, en todo caso, dado que las necesidades de financiación inician en la vigencia 2011, el Gobierno Nacional, atendiendo la evolución de los ingresos de la Nación, contemplará mecanismos de financiación alternativos, asegurando que el desarrollo de dichos proyectos no aparten a la Nación de una senda de deuda sostenible en el mediano plazo definido en el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

³¹ Artículo 21. Validación del Impacto Fiscal de la Declaratoria de Importancia Estratégica. La declaratoria de importancia estratégica por parte del Conpes a que se refiere el artículo 10 de la Ley 819 de 2003, requerirá del concepto previo y favorable del Confis, donde se valide la consistencia con el Marco de Gasto de Mediano Plazo y el Marco Fiscal de Mediano Plazo".

VI. RECOMENDACIONES

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

1. Declarar de importancia estratégica para el país el Programa Estratégico de Autopistas – PROESA I, propuesto en el presente documento de conformidad con la Ley 819 de 2003 y el Decreto 4730 de 2005.
2. Complementar la declaratoria de importancia estratégica del proyecto Autopista de las Américas en los términos expuestos en el presente documento.
3. Emitir concepto previo favorable para la adición y prórroga del Contrato de Concesión de Bogotá – Villavicencio expuesta en este documento, según lo estipulado en la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 3460 de 2008.
4. Solicitar 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 los proyectos, en concordancia con los procedimientos, montos y programas de inversiones propuestos en este documento y la normatividad vigente.
5. Encomendar al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en coordinación con las entidades competentes, enajenar de manera gradual hasta un 10% de la participación de la Nación en Ecopetrol S.A., así como contemplar cualquier otra alternativa para la financiación de los proyectos declarados como de importancia estratégica en el presente documento, atendiendo en cualquier caso la evolución de los ingresos de la Nación y asegurando que el desarrollo de dichos proyectos no aparte a la Nación de una senda de deuda sostenible en el mediano plazo definida en el Marco Fiscal de Mediano Plazo. De optarse por la enajenación de acciones de Ecopetrol S.A., deberá

tenerse en cuenta que la misma está sujeta a la culminación del proceso de capitalización de la empresa en los términos de la ley 1118 de 2006. A estos efectos, se adelantarán las gestiones necesarias para realizar los ajustes legales, reglamentarios y/o estatutarios a que hubiere lugar.

6. Solicitar al Ministerio de Transporte y al Inco adelantar las acciones necesarias para asegurar los aportes de las entidades territoriales en los términos del presente documento.
7. Solicitar al Ministerio de Transporte y al Inco adelantar los trámites necesarios ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, para la aprobación del esquema de riesgos y contingencias asociados a este Programa, en desarrollo de lo dispuesto por las Leyes 448 de 1998 y 185 de 1995, y el Decreto reglamentario 423 de 2001.
8. Solicitar al Ministerio de Transporte, al Inco y al Invías adelantar las gestiones sociales y administrativas necesarias para la oportuna instalación de las nuevas casetas de peajes, de acuerdo con la normatividad vigente.
9. Solicitar al Ministerio de Transporte, al Inco y al Invías coordinar las gestiones necesarias para la entrega oportuna de las casetas de peaje a los concesionarios, contempladas en cada uno de los proyectos.
10. Solicitar al Ministerio de Transporte y al Inco, la debida transferencia a las entidades territoriales de los tramos a su cargo, una vez ejecutados o finalizados los contratos de concesión.
11. Solicitar al Ministerio de Transporte y al Inco, para el proyecto Autopista **Bogotá – Villavicencio**, adelantar las gestiones para la eliminación de las garantías de tráfico, en los términos del presente documento.

12. Solicitar al Ministerio de Transporte y al Inco realizar los trámites presupuestales correspondientes para la aprobación de las vigencias futuras requeridas para el proyecto **Autopistas de La Montaña**, en concordancia con el flujo de aportes que se defina para el proyecto, una vez se defina el alcance del mismo, de acuerdo con los análisis productos de la estructuración adelantada por ISA y el Inco.