

Documento Conpes

3666

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

**CONCEPTO PREVIO FAVORABLE PARA LA ADICIÓN DE 3 CONTRATOS DE
CONCESIÓN VIAL.**

**MODIFICACIÓN DEL PLAN DE INVERSIONES Y DEL ALCANCE FÍSICO PARA 2
CONTRATOS DE CONCESIÓN VIAL.**

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

Versión aprobada

Bogotá, D. C., 28 de junio de 2010

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

I. INTRODUCCIÓN	3
II. ANTECEDENTES	3
A. ANTECEDENTES GENERALES	3
B. ANTECEDENTES DE LOS PROYECTOS DE CONCESIÓN	5
1. <i>Concesión Vial “Cartagena – Barranquilla”</i>	5
2. <i>Concesión Vial “Fontibón-Facatativá-Los Alpes”</i>	6
3. <i>Concesión Vial “Armenia – Pereira – Manizales”</i>	7
III. MODIFICACIÓN DEL PLAN DE INVERSIONES, DEL ALCANCE FÍSICO Y SOLICITUD DE CONCEPTO PREVIO FAVORABLE PARA LA ADICIÓN DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN	8
A. CONCESIÓN VIAL “CARTAGENA - BARRANQUILLA”	8
B. CONCESIÓN VIAL: “FONTIBÓN-FACATATIVÁ-LOS ALPES”	11
C. CONCESIÓN VIAL “ARMENIA – PEREIRA – MANIZALES”	12
IV. RECOMENDACIONES	14

I. INTRODUCCIÓN

En el presente documento se somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social - Conpes, la modificación del plan de inversiones, del alcance físico y el concepto previo favorable para la adición de los contratos de concesión “Cartagena – Barranquilla” y “Armenia – Pereira – Manizales”, y el concepto previo favorable para la adición del contrato de concesión vial “Fontibón – Facatativá – Los Alpes”¹, de acuerdo con la solicitud² presentada por el Gerente General del Instituto Nacional de Concesiones - Inco, en el marco de la Ley 819 de 2003³, el Decreto 4730 de 2005⁴, la Ley 1150 de 2007⁵ y del Decreto 3460 de 2008⁶.

II. ANTECEDENTES

A. Antecedentes Generales

La Ley 1150 de 2007, en su artículo 28, estableció que toda prórroga o adición a contratos de concesión de obra pública nacional requerirá concepto previo favorable del Conpes. En desarrollo de lo anterior, se expidió el Decreto 3460 de septiembre 12 de 2008, por el cual se establecen los parámetros para el otorgamiento del concepto previo favorable del Conpes, para la prórroga o adición a contratos de concesión de obra pública nacional.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 1 del citado Decreto, el Conpes con el fin de emitir su concepto, debe evaluar la solicitud y su sustentación únicamente con base en los siguientes criterios:

1. *Que la obra pública nacional concesionada esté incluida o se enmarque dentro de las metas, planes, proyectos o programas del correspondiente Plan Nacional de Desarrollo, o sea declarada de importancia estratégica por el mismo Conpes;*

¹ Los tres proyectos de concesión referidos fueron declarados de importancia estratégica para el país mediante Documento Conpes 3535 del 18 de julio de 2008 “Concepto Previo Favorable para la Prórroga o Adición de los Contratos de Concesión Vial y Férrea”

² Contendida en su comunicación radicada en el DNP con el número 2010663022946-2 del 21 de junio de 2010.

³ La Ley 819 de 2003, establece: “El Confis podrá autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso y el objeto del compromiso se lleve a cabo en cada una de ellas... La Autorización por parte del Confis para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo periodo de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Conpes previamente los declare de importancia estratégica”.

⁴ Por el cual se reglamentan normas orgánicas del presupuesto.

⁵ Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones.

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 concesiones”.

⁶ Por el cual se establecen los parámetros para el otorgamiento del concepto previo favorable del Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes, para la prórroga o adición a contratos de concesión de obra pública nacional.

2. *Que la prórroga o adición de la concesión se enmarque en las políticas de desarrollo económico y social que hubieren sido señaladas por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes.*

En desarrollo de lo anterior, el Gerente General del Inco solicitó al Conpes emitir concepto previo favorable para la adición de los contratos de concesión vial “Cartagena-Barranquilla”⁷, “Armenia - Pereira – Manizales”⁸ y “Fontibón – Facatativá-Los Alpes”⁹.

Por otro lado, es importante anotar que en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2006-2010 “Estado Comunitario: desarrollo para todos”, se establece dentro del aparte 4.2.3 “Capital Físico”, la necesidad de fortalecer la infraestructura de transporte del país como una de las medidas para mejorar las condiciones de competitividad Nacional.

En consecuencia, en el PND se considera como prioritario dentro de las estrategias propuestas, la consolidación de los principales corredores de comercio exterior del país y de su apropiada interconectividad, mediante la activa vinculación de capital privado por medio del Programa de “Nuevas Autopistas para la Competitividad”.

En sentido complementario, el Conpes mediante Documento 3527 de 2008 denominado “Política Nacional de Competitividad y Productividad”, establece 15 planes de acción sobre los cuales se basa esta política, 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 y a su vez, la priorización de proyectos de infraestructura claves para la competitividad del país.

De esta manera, el Gobierno Nacional ha desarrollado una política que se encuentra especialmente orientada hacia la priorización y ejecución de inversiones, que comprometen recursos del sector público, así como una participación importante de capital privado, en 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.

⁷ El 24 de agosto de 1994, el Inco firmó el Contrato de Concesión N° 503 con el Concesionario para “ejecutar por el sistema de concesión a) los estudios, diseños definitivos y obras para la rehabilitación de las calzadas existentes en el tramo de carretera Lomita Arena – Puerto Colombia - Barranquilla y en el ramal de empalme Ruta 90 (La Cordialidad) – Lomita Arena, el mantenimiento y la operación del tramo Lomita Arena – Puerto Colombia – Barranquilla hasta el término de la concesión. B) el mantenimiento del ramal empalme Ruta 90 (La Cordialidad) – Lomita Arena, hasta la entrega por parte del INVIAS a la concesión del tramo Cartagena – Lomita Arena, y c) el mantenimiento y la operación del tramo Cartagena – Lomita Arena a partir de la entrega del INVIAS y hasta el término de la concesión”.

⁸ El 21 de abril de 1997, el Inco firmó el Contrato de Concesión N° 0113 con el Concesionario Autopistas del Café S.A. para “realizar por el sistema de concesión los estudios y diseños definitivos, de las obras de rehabilitación y de construcción, la operación y el mantenimiento y la prestación de los servicios del proyecto vial Armenia - Pereira - Manizales.”.

⁹ El 30 de junio de 1995, el Inco firmó el Contrato de Concesión N° 0937 con el Concesionario Concesiones CCFA S.A. para “realizar por el sistema de concesión los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación y de construcción, la operación y el mantenimiento de la carretera Santafé de Bogotá (Fontibón) - Facatativá - Los Alpes, del tramo 08, de la ruta 50, en el Departamento de Cundinamarca”.

En el marco de lo anterior, el Conpes, mediante Documento 3535¹⁰ y Documento 3563¹¹ emitió concepto previo favorable sobre 20 concesiones viales a cargo del INCO, y declaró de importancia estratégica 17 de estos 20 proyectos, dentro de los cuales se encuentran los contratos de concesión “Cartagena – Barranquilla”, “Fontibón – Facatativá – Los Alpes” y “Armenia – Pereira - Manizales.

B. Antecedentes de los proyectos de concesión

1. Concesión Vial “Cartagena – Barranquilla”

En desarrollo de lo establecido en el Documento Conpes 3535, el Consejo Superior de Política Fiscal – Confis, en sesión del 23 de octubre de 2008, autorizó comprometer cupo de vigencias futuras de acuerdo con el siguiente alcance y flujo de aportes:

Tabla 1: Adición contrato concesión vial “Cartagena – Barranquilla”

Alcance Propuesto	2009	2010	2011	2012	2013
Segunda Calzada Cartagena – Marahuaco	32.643	54.920	28.500	29.250	8.554
Solución Vial Crespo y Obras Complementarias					

Fuente: Conpes 3535 de 2008 - Cifras en millones de pesos corrientes

Posteriormente se expidió el documento Conpes 3563 que ratifica lo expuesto en el Conpes 3535 y especifica el alcance físico para esta concesión, de acuerdo con lo definido en la Tabla 2.

Tabla 2: Adición contrato concesión vial “Cartagena – Barranquilla” ratificación

Alcance Propuesto	2009	2010	2011	2012	2013
1. Segunda Calzada Cartagena – Marahuaco	32.643	54.920	28.500	29.250	8.554
1.1. Adelantar los estudios y diseños a nivel de Fase III, requeridos para la construcción de la segunda calzada entre Cartagena – Barranquilla.					
1.2. Gestión predial, gestión ambiental, gestión social, operación, mantenimiento y construcción parcial de la segunda calzada en el sector comprendido entre Cartagena y Marahuaco.					
2. Solución Vial Crespo y Obras Complementarias					
2.1. Terminación de los diseños a nivel de Fase III y gestión predial, gestión ambiental, gestión social, operación, mantenimiento y Construcción de las obras requeridas para la solución Vial de Crespo y sus Obras Complementarias.					

Fuente: Conpes 3563 de 2008 - Cifras en millones de pesos corrientes

¹⁰ Documento Conpes 3535 del 18 de julio de 2008 “Concepto Previo Favorable para la Prórroga o Adición de los Contratos de Concesión Vial y Férrea”

¹¹ Documento Conpes 3563 de 30 de diciembre de 2008 “Ratificación del Concepto Previo Favorable Emitido Mediante Documento Conpes 3535 de 2008 para la Prórroga o Adición de los Contratos de Concesión Vial”

Por otro lado, el Ministerio de Transporte y el INCO adelantaron la revisión de la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto “*Transversal de Las Américas – Sector 2*”. Como producto de dicha revisión técnica, el Ministerio de Transporte y el INCO, determinaron la pertinencia de desarrollar parte de las obras contempladas inicialmente en el alcance del Sector 2, mediante la adición a los contratos de concesión vial “*Córdoba – Sucre*” y “*Ruta Caribe*”¹².

Sin embargo, con el fin de continuar con el desarrollo de algunas obras incluidas en el proyecto “*Transversal de Las Américas – Sector 2*”, el Ministerio de Transporte y el INCO, solicitan la modificación del plan de inversiones y del alcance físico, así como el concepto previo favorable del Conpes para la adición del contrato de concesión “*Cartagena – Barranquilla*”, basados en la justificación que se desarrollará más adelante en el presente documento.

2. Concesión Vial “Fontibón-Facatativá-Los Alpes”

El contrato N° 0937 para la concesión “*Fontibón – Facatativá – Los Alpes*”, fue firmado el 30 de junio de 1995. El 28 de septiembre de 2001 se realizó una modificación al contrato mediante la cual se acordó que las obras objeto del contrato se ejecutarían en dos fases:

- Fase I: Corresponde a las obras de rehabilitación de las calzadas existentes y a la construcción de la Variante de Madrid en calzada sencilla y las correspondientes intersecciones, enlaces y retornos.
- Fase II: Corresponde a las demás obras incluidas en los diseños definitivos, especificaciones técnicas, planos y alcances originalmente pactados, aprobados por el INVIAS a través de la interventoría, diferentes a las incluidas en el alcance de la Fase I.

Por lo anterior, y teniendo en cuenta la construcción de la segunda calzada Variante Madrid - estación de peaje El Corzo, y con el fin de propiciar el correcto funcionamiento de la solución vial, en términos de seguridad en la operación y tránsito vehicular y peatonal, se hace necesario realizar nuevas actividades complementarias consistentes en adquisición de predios y la construcción de un Box

¹² “La adición a los anteriores contratos de concesión se realizó el 29 de marzo de 2010, de acuerdo con lo establecido en el Documento Conpes 3653 del 19 de marzo de 2010

Coulvert¹³ que permitan la movilización de maquinaria, insumos y personal entre las diferentes fincas de esta zona de vocación agroindustrial.

En ese sentido, y de acuerdo con los estudios técnicos realizados por el INCO, se solicita el concepto previo favorable para la adición al contrato de concesión “*Fontibón – Facatativá – Los Alpes*”, soportado en la solicitud que se desarrollará más adelante en el presente documento

3. Concesión Vial “Armenia – Pereira – Manizales”

El Consejo Nacional de Política Económica y Social – Conpes, mediante Documento 3535 del 18 de julio de 2008, emitió su concepto previo favorable y declaró estratégico el proyecto “*Armenia – Pereira – Manizales*”, y estableció el desarrollo de las siguientes actividades, sujetas al plan de inversiones relacionado en la Tabla 3:

Tabla 3: Plan de inversiones 2010 – 2013. Proyecto “Armenia – Pereira – Manizales”

ALCANCE PROYECTO	2010	2011	2012	2013
Terminar Construcción Intersección El Jazmín.	18.690	104.340	111.653	33.069
Rehabilitación y construcción Variante Troncal de Occidente				
Variante Sur de Pereira				
Construcción Segunda Calzada Punto 30-Terminal de Transporte				
Avenida del ferrocarril y Solución Vial El Mandarino-Estadio Santa Rosa de Cabal				
Construcción Variante Chagualá				
Atención Emergencia La Quebra del Billar				
Uribe – Maltería				
Rehabilitación La Paila – Calarcá				

Fuente: Documento Conpes 3535 de 2008 – Cifras en millones de pesos corrientes

Sin embargo, de acuerdo con nuevas valoraciones realizadas por el INCO, el monto de las obras, y el de su operación y mantenimiento, será remunerado al Concesionario con un nuevo plan de inversiones estatales, lo cual obedece a un nuevo alcance físico propuesto, según se relaciona más adelante en el presente documento.

¹³ Estructura hidráulica que se construye en un cauce, con el objetivo de permitir que el flujo siga su transcurrir sin que interrumpa el paso vehicular. Su diseño corresponde a una alcantarilla de sección cerrada de forma rectangular, y es normalmente fabricado en hormigón.

III. MODIFICACIÓN DEL PLAN DE INVERSIONES, DEL ALCANCE FÍSICO Y SOLICITUD DE CONCEPTO PREVIO FAVORABLE PARA LA ADICIÓN DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN

El Ministerio de Transporte y el Inco, a partir del análisis de los proyectos y los estudios de conveniencia y de oportunidad pertinentes, solicitan la ratificación, modificación y concepto previo favorable, para la adición los contratos de concesión que se relacionan y describen a continuación.

A. Concesión vial “Cartagena - Barranquilla”

El Ministerio de Transporte y el INCO, solicitan el concepto previo favorable, para la adición y declaratoria estratégica de las obras que se relacionan en la Tabla 4.

Tabla 4: Alcance de Obras Concesión Vial “Cartagena – Barranquilla”

Obras adicionales			
Ítem	Descripción Tramo	Unidad	Unidades a intervenir
INFRAESTRUCTURA			
1	Rehabilitación y Reconstrucción Calzada Cartagena-Marahuaco	KM	4.72
2	Segunda Calzada Cartagena- Marahuaco	KM	8.5
3	Anillo Vial Crespo (2.5 Km)	Global	1.0
4	Segunda Calzada Atlántico K88+060 y K98+060	KM	10
5	Ampliación caseta peaje Marahuaco	Global	1.0
6	Ampliación caseta peaje Puerto Colombia	Global	1.0
7	Intersección Bayunca	Global	1.0
8	Estabilización PR 88+080 y Talud.	Global	1.0
PREDIOS			
8	Segunda Calzada Cartagena- Marahuaco	Global	1.0
9	Segunda Calzada Atlántico	Global	1.0
GESTIÓN SOCIAL , AMBIENTAL Y PREDIAL			
10	Segunda Calzada Cartagena- Marahuaco	Global	1.0
11	Solución Vial Crespo	Global	1.0
12	Segunda Calzada Atlántico	Global	1.0
OTROS			
13	Obras Hidráulicas	Global	1.0
14	Iluminación entre Puerto Colombia y Barranquilla	KM	9.7

Fuente: Inco

La evaluación financiera realizada por la entidad, arrojó que el valor total de las obras a ejecutar por el concesionario, así como los costos de gestión predial, ascienden a \$323.352.716.550, en pesos constantes de agosto de 2009. Por su parte los costos de operación y mantenimiento de estas nuevas obras quedarán a cargo del concesionario, hasta la reversión de la concesión

Con el fin de realizar la ejecución de la totalidad de las obras requeridas, se consideró necesaria la realización de aportes adicionales para la ejecución de la infraestructura indicada, en adición a los aportes establecidos en el Conpes 3563, que se presentan en la Tabla 5.

Tabla 5: Aportes Estatales Máximos requeridos para la Concesión “Cartagena - Barranquilla”

Periodo	Año	Aportes Conpes 3563	Aportes Adicionales
1	2008		
2	2009	32.643.000.000	
3	2010	54.920.000.000	
4	2011	28.500.000.000	
5	2012	29.250.000.000	100.000.000.000
6	2013	8.554.000.000	95.000.000.000
7	2014		60.000.000.000
8	2015		10.000.000.000
9	2016		7.500.000.000
10	2017		5.000.000.000
11	2018		5.000.000.000
12	2019		4.156.000.000

Fuente: Inco - Cifras en Pesos Corrientes

Los aportes adicionales referidos en la Tabla 5, serán descontados de los saldos anuales del proyecto “*Transversal de las Américas Sector 2*” referidos en la Tabla 6, y establecidos en el documento Conpes 3653 de marzo de 2010¹⁴.

¹⁴ Las obras motivo de la presente solicitud: “Segunda Calzada Atlántico K88+060 y K98+060” y “Ampliación caseta peaje Puerto Colombia” pertenecen al alcance físico del proyecto “*Transversal de las Américas – Sector 2*”.

**Tabla 6: Aportes Estatales Totales Requeridos y Saldo Transversal de las Américas
Sector 2**

Vigencia	Perfil de Aportes Conpes 3612	Saldo Recursos de Conpes 3653	Aportes Concesión Vial “Cartagena – Barranquilla”
2012	481,829,000,000	201.522.473.883	100.000.000.000
2013	1,039,616,000,000	529.180.261.041	95.000.000.000
2014	1,129,742,000,000	765.413.390.764	60.000.000.000
2015	1,124,150,000,000	905.245.271.468	10.000.000.000
2016	1,101,908,000,000	1.042.678.200.602	7.500.000.000
2017	214,200,000,000	214.200.000.000	5.000.000.000
2018	133,011,000,000	133.011.000.000	5.000.000.000
2019	31,099,000,000	31.099.000.000	4.156.000.000
2020	15,798,000,000	15.798.000.000	0
2021	195,646,000,000	195.646.000.000	0

Fuente: Inco - Conpes 3612 - Cifras en pesos corrientes

Es importante establecer que el Confis, en sesiones de los días 21 y 23 de junio de 2010 levantó parcialmente la suspensión impuesta al aval fiscal del proyecto “*Transversal de las Américas-Sector 2*”, estipulada en el documento Conpes 3653 de marzo de 2010, con el fin de otorgar concepto previo y favorable a la presente solicitud.

Adicionalmente, en las sesiones de junio de 2010 anteriormente referidas, el Confis determinó que fenecen los saldos para el proyecto “*Transversal de las Américas-Sector 2*”, una vez le sean descontados los aportes de la presente solicitud, y por lo mismo, no habrá lugar a redefiniciones futuras del proyecto y el aval fiscal es el definitivo.

La Dirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, aprobó el esquema de riesgos y contingencias asociadas a este proyecto¹⁵, en desarrollo de lo dispuesto por las Leyes 448 de 1998¹⁶ y 185 de 1996¹⁷ y del Decreto 423 de 2001¹⁸.

Por último, de acuerdo con lo establecido por el Ministerio de Transporte y el INCO, la presente adición no afecta el plazo estimado de la concesión.

¹⁵ Comunicación del MHCP con radicado 2-2010-016488 del 24 de junio de 2010.

¹⁶ Por medio de la cual se adoptan medidas en relación con el manejo de las obligaciones contingentes de las entidades estatales y se dictan otras disposiciones en materia de endeudamiento público.

¹⁷ Por la cual se autorizan operaciones de endeudamiento interno y externo de la Nación, se autorizan operaciones para el saneamiento de obligaciones crediticias del sector público, se otorgan facultades y se dictan otras disposiciones.

¹⁸ Por el cual se reglamentan parcialmente las Leyes 448 de 1998 y 185 de 1995.

B. Concesión Vial: “Fontibón-Facatativá-Los Alpes”

Los análisis realizados por el Inco y el Ministerio de Transporte, determinaron pertinente la adición al contrato de concesión “*Fontibón – Facatativá – Los Alpes*”, para la ejecución de las actividades descritas en la Tabla 7.

Tabla 7: Alcance de actividades Adición Concesión “Fontibón – Facatativá – Los Alpes”

Actividad a Ejecutar	Monto
Cuatro paraderos	100.719.635
Diseño y construcción box coulvert	908.532.622
Diseño de la intersección cerrito; rediseño de la intersección tres esquinas; rediseño de la intersección Zipacón; diseño de vía de servicio, desde el cerrito hasta Mosquera (en la zona de Carrefour); diseño para el mejoramiento vía Ajovert – puente piedra y diseño para el mejoramiento vía cruce Bojacá – Cárcel de Facatativá – El Rosal.	1.740.683.704
Subtotal Sin Costos Ambientales	2.749.935.961
Costos de gestión socio – ambiental	30.249.294
Total¹⁹	2.780.185.255

Fuente: Inco – Cifras en pesos de diciembre de 2009

El pago del valor total de las obras contempladas en el presente documento se hará mediante la cesión a favor del Concesionario del derecho que corresponde al INCO sobre el porcentaje de ingresos que excedan el “*máximo aportante*”²⁰. De acuerdo con el análisis financiero realizado por el INCO, se estima que el plazo para la recuperación de la inversión se cumplirá el 31 de mayo de 2013.

Se debe tener en cuenta que la ejecución total de las obras se realizará en un plazo máximo de diez (10) meses, y no implican aportes estatales ni la ampliación del plazo de la etapa de operación pactado en el contrato.

La Dirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, aprobó el esquema de riesgos y contingencias asociadas a este proyecto²¹, en desarrollo de lo dispuesto por las Leyes 448 de 1998²² y 185 de 1996²³ y del Decreto 423 de 2001²⁴.

¹⁹ Este valor equivale a \$686.787.414 en pesos de septiembre de 1994, que es la fecha de referencia establecida en el Contrato de Concesión.

²⁰ El contrato definió el límite máximo de tránsito vehicular aportante a la recuperación de las inversiones del proyecto, y se acordó distribuir en partes iguales, los recaudos de peaje que se generen en exceso del valor que correspondiente.

²¹ Comunicación del MHCP con radicado 2-2010-010574 del 27 de abril de 2010.

²² Por medio de la cual se adoptan medidas en relación con el manejo de las obligaciones contingentes de las entidades estatales y se dictan otras disposiciones en materia de endeudamiento público.

²³ Por la cual se autorizan operaciones de endeudamiento interno y externo de la Nación, se autorizan operaciones para el saneamiento de obligaciones crediticias del sector público, se otorgan facultades y se dictan otras disposiciones.

²⁴ Por el cual se reglamentan parcialmente las Leyes 448 de 1998 y 185 de 1995.

Finalmente, y de acuerdo con lo establecido por el Ministerio de Transporte y el INCO, la presente adición no afecta el plazo estimado de la concesión.

C. Concesión Vial “Armenia – Pereira – Manizales”

De acuerdo con una redefinición de las actividades y obras realizada por el INCO (Ver Tabla 8.) respecto a las obras inicialmente estipuladas (Ver Tabla 3), el valor de las mismas, y de su operación y mantenimiento, requiere de una modificación al plan de inversiones, el cual será remunerado al Concesionario con los aportes estatales propuestos en el presente Conpes, según se relacionan en la Tabla No 9.

Tabla 8: Alcance de Obra del Proyecto “Armenia – Pereira – Manizales”

OBRA	ALCANCE
Rehabilitación La Paila – Calarcá (52 Km)	Rehabilitación
Terminación Avenida del Ferrocarril – Mandarin	Construcción
Terminación construcción Solución Vial Mandarin - Estadio Santa Rosa	Construcción
Construcción de la Variante Sur de Pereira K4.5 al K13.2, incluidos los puentes Alcalá, Altagracia, viaducto Condina e intersección Consota (diseño inicial)	Construcción
Estudios y Diseños Queiebra del Billar	Diseño
Construcción Queiebra del Billar	Construcción
Predios	Compra de Predios
Rehabilitación Puente Metálico El Rosario	Rehabilitación
Diseños y Construcción Intersección Consota (complemento modificación diseño inicial), accesos Altagracia y Alcalá – Terminación Variante Sur de Pereira	Diseños y Construcción
Estudios y Diseños de la Variante Troncal de Occidente Sectores Belmonte-El Mandarin y Estadio Santa Rosa - El Jazmín – Chinchiná	Estudios y Diseños
Rehabilitación Variante Troncal de Occidente Sector El Jazmín – Chinchiná	Rehabilitación
Diseños Segunda Calzada La Postera – Santa Rosa	Diseños
Estudios y Diseños de las conectantes para implementar el Par Vial Jazmín – Guayabal (conectando la VTO con la calzada tradicional Chinchiná – Jazmín.	Estudios y Diseños.
OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE OPERACIÓN	ALCANCE
Peaje Tarapacá II	Diseño, construcción operación y mantenimiento.
Estación de Pesaje Calarcá (La Española)	Construcción

Fuente: Inco

Tabla No 9. Aportes Estatales para Concesión Vial “Armenia – Pereira – Manizales”

Año	Aportes
2012	200.000.000.000
2013	73.513.000.000
2014	16.765.094.480
2015	36.323.719.542
2016	1.646.021.394
2017	3.151.394.153
2018	2.361.342.060
2019	1.037.128.057
2020	2.949.357.186
2021	1.740.557.827
2022	3.111.246.158
2023	3.195.851.089
2024	3.282.994.168
2025	3.452.936.109
2026	3.465.177.785

Fuente: Inco – Cifras en pesos corrientes

Adicionalmente el Concesionario será responsable de la operación, mantenimiento y gastos administrativos correspondientes a la Variante Troncal de Occidente, así como el mantenimiento y operación de la Estación de Pesaje La Española y la Estación de Peaje Tarapacá 2 hasta Diciembre 31 de 2014, en consecuencia a partir de esta fecha la variante troncal de occidente revierte a la Nación.

Por su parte, el valor de las inversiones para la ejecución de las obras aquí adicionadas asciende a \$223.103.248.108 de junio de 2008. La ejecución total de estas obras se realizará durante los años 2010 a 2013.

Sobre este proyecto, la Dirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público aprobó el esquema de riesgos y contingencias asociadas a este proyecto²⁵, en desarrollo de lo dispuesto por las Leyes 448 de 1998 y 185 de 1996 y del Decreto 423 de 2001²⁶. Adicionalmente, y de acuerdo con lo establecido por el Ministerio de Transporte y el INCO, la presente adición no afecta el plazo estimado de la concesión.

²⁵ Comunicación del MHCP con radicado 2-2010-016611 del 25 de junio de 2010.

²⁶ *Ibidem* Pie de Página 9, 10 y 11.

IV. RECOMENDACIONES

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

1. Aprobar las modificaciones al plan de inversiones y al alcance físico de los proyectos de concesión vial “*Cartagena – Barranquilla*” y “*Armenia-Pereira-Manizales*” de acuerdo con lo presentado en el presente documento.
2. Emitir concepto previo favorable para la adición a los contratos de concesión vial “*Cartagena – Barranquilla*”, “*Armenia-Pereira-Manizales*” y “*Fontibón – Facatativá –Los Alpes*”, según lo estipulado en el artículo 28 de la Ley 1150 de 2007, el Decreto 3460 de 2008, y en los términos del presente documento.
3. 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 las actividades descritas, en concordancia con los procedimientos, montos y programas de inversiones propuestos en este documento y en la normatividad vigente.