

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GADF-F-025
	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	Versión: 001
	FORMATO	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	Fecha: 14/11/2013

Fecha Elaboración	8 de marzo de 2017
--------------------------	--------------------

1. ANTECEDENTES Y DEFINICIONES DE LA NECESIDAD QUE SE PRETENDE SATISFACER

El Ministerio de Transporte, de manera articulada con las entidades del sector transporte, el Departamento Nacional de Planeación DNP y la Financiera de Desarrollo Nacional – FDN iniciaron la elaboración del Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), con visión de mediano y largo plazo. Este plan permite al país contar con un horizonte claro frente al servicio de transporte e infraestructura, articulando el sistema logístico nacional con la oferta de infraestructura de transporte en desarrollo.

El Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) es la herramienta de planeación estratégica del sector transporte con visión a 20 años, que el Estado colombiano está construyendo para potenciar la competitividad del país. El Gobierno Nacional, bajo el liderazgo de la Vicepresidencia de la República y con la participación de todas las entidades y actores del sector de transporte e infraestructura, presentó en 2015 el primer módulo del PMTI. El esfuerzo se concentró en definir una Red Básica de Infraestructura Intermodal, que ya inició su ejecución, para promover la competitividad y conectar el territorio. Ahora, después de un año, el Gobierno presenta los desarrollos del segundo módulo del PMTI. Se avanza en la preparación del pipeline de proyectos, se identifican soluciones a la congestión en los accesos urbanos y se proponen medidas para potenciar los corredores logísticos nacionales. Lo anterior busca que Colombia alcance nuevos estándares de desempeño en transporte y logística, y así pueda apoyar el crecimiento de su economía, competir a nivel internacional y mejorar la calidad de vida de los colombianos. Parte del éxito de este plan es su construcción consultando e indagando en las regiones y con los gremios, para que los problemas, la priorización y las soluciones, sean acordes a las diferentes realidades y permitan dinamizar la economía y mejorar la conectividad. El PMTI es una política de estado que hará de Colombia un país más competitivo y permitirá construir una nación más próspera para todos, que requiere avanzar en el fortalecimiento de la planificación sectorial y en un mecanismo transparente de elección de proyectos.

Con el fin de dar ampliación a las actividades realizadas por el PMTI, a continuación, se detallan los antecedentes desde lo contractual:

PRIMERA. Que el Ministerio de Transporte y la Financiera de Desarrollo Nacional suscribieron el Convenio Marco de Cooperación el día 25 de septiembre de 2013 (en adelante el "Convenio Marco"), cuyo objeto es: *"Aunar esfuerzos para desarrollar: a) metodologías que permitan la realización de un análisis socio-económico, de elegibilidad, presupuestal e institucional con el objeto de priorizar los proyectos más relevantes a ser desarrollados en el sector transporte, y aplicarlas a las necesidades previamente identificadas; b) Apoyar en la elaboración de estudios y documentos previos de la estructuración de los proyectos más relevantes a ser desarrollados en el Sector Transporte"*

 ANI Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GADF-F-025
	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	Versión: 001
	FORMATO	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	Fecha: 14/11/2013

SEGUNDA. Que mediante Otrosí No. 1 al Convenio Marco suscrito el 18 de febrero de 2015, se adhirieron al mismo la ANI y el INVIAS.

TERCERA. Que mediante Otrosí No. 2 al citado Convenio Marco de cooperación, las Partes acordaron que la duración del mismo se extendiera por una duración de 2 años adicionales al plazo inicialmente pactado, es decir, hasta el 25 de septiembre de 2018 con el fin de dar cabida a la ejecución de las actividades que se requieren en el módulo 2 del PMTI (Plan Maestro de Transporte Intermodal), tal como se definen dichos términos en el Convenio Marco.

CUARTA. Que en la CLAUSULA TERCERA. - ETAPAS DEL CONVENIO, del Convenio Marco se define respecto de la Etapa III, la aplicación de las metodologías de los componentes: i) socio-económico y ii) análisis de elegibilidad y iii) análisis presupuestal.

QUINTA. Que las partes suscribieron el Convenio Interadministrativo Derivado No. 02 de 2015 el día 18 de febrero de 2015, cuyo objeto es: *"La FINANCIERA se compromete a aunar esfuerzos con el INVIAS, la ANI y el MINISTERIO para realizar la Gerencia para el estudio y desarrollo de la fase III del Convenio Marco de Cooperación, con el fin de elaborar el Plan Maestro de Transporte Intermodal en Colombia"*, cuyo valor fue de \$3,500,000,000.

Durante la ejecución del Convenio Interadministrativo Derivado No. 02 de 2015, se identificó que el PMTI es un proceso de creación de valor, donde los asesores especializados recomendaron desarrollar el PMTI en diferentes módulos de acuerdo con la evolución de las políticas y la planeación del sector. El primer módulo desarrollado y entregado por FDN en cumplimiento de sus obligaciones, deja un enfoque metodológico y estructurante de red, apoyado en la complementariedad entre modos y de análisis por corredor. En este sentido, el producto final del PMTI, planteó una serie de temas importantes a profundizar en el desarrollo de un segundo módulo, siendo estos: a) Financiación de formas alternas al modo vial y no tradicionales; b) Agenda Regional Urbana; c) Gerencia Logística de Corredores Nacionales; d) Planes por modo; e) Conformación de un sistema de Gestión de activos en las Redes Regionales f) Regulación sectorial, entre otras, razón por la cual se suscribió el otrosí No. 2 al Convenio Derivado, por medio del cual se prorrogó el plazo de ejecución del mismo con el fin de definir el desarrollo de los temas identificados.

Atendiendo el mencionado Otrosí No. 2 los delegados de cada una de las entidades participantes en el Convenio Derivado, luego de la revisión de las actividades y temas adicionales a desarrollar, planteados en el producto final del PMTI, establecieron que en el desarrollo del alcance del objeto del citado convenio, surge la necesidad de incluir la profundización de aspectos como: a) Financiación de formas alternas al modo vial y no tradicionales; b) Agenda Regional Urbana; c) Gerencia Logística de Corredores

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GADF-F-025
	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	Versión: 001
	FORMATO	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	Fecha: 14/11/2013

Nacionales; d) Planes por modo; e) Conformación de un sistema de Gestión de activos en las Redes Regionales f) Regulación sectorial, entre otras, lo cual permitirá consolidar un marco normativo, institucional y una estrategia de implementación de acciones que garanticen un mejor funcionamiento del sistema nacional logístico y de la infraestructura de transporte, tal como se propone el desarrollo de un segundo módulo del PMTI.

En consideración a lo definido por los delegados de cada una de las entidades se suscribió el otrosí No. 3 al Convenio Derivado No. 2 en el cual se modificó la Cláusula Segunda "Alcance del Objeto" incluyéndose el alcance del módulo 2 del PMTI, dentro de esta actividades se incluyó el análisis de fuentes de financiación que consiste en lo siguiente: "la estimación de los ingresos por valorización en mínimo 5 proyectos de accesos urbanos e interurbanos, que serán definidos por el Comité de Coordinación en conjunto con el Consultor, y que dé continuidad al análisis de las fuentes de financiación para proyectos de infraestructura de transporte, para los diferentes modos."

SEXTA. Que según la Cláusula Octava del Convenio Interadministrativo Derivado No. 02 de 2015, el plazo inicial de ejecución del mismo fue hasta el 31 de Diciembre de 2015, a raíz de los expresado en los párrafos precedentes fue prorrogado por los otrosíes No. 2 suscrito por las partes el 30 de Diciembre de 2015 hasta el 15 de septiembre de 2016, y señalando que *"Las actividades adicionales relacionadas con el Convenio, se desarrollarán una vez el comité de coordinación defina el costo operacional y administrativo de las mismas, por medio de un otrosí al convenio"*, por el otrosí No. 3 suscrito por las partes el 27 de abril de 2016, se prorrogó el plazo del convenio hasta 31 de diciembre de 2016 y adicionaron los recursos necesarios (\$1.750.000.000) para ejecutar las actividades planificadas como parte del segundo módulo del PMTI y por el otrosí N°4 suscrito por las partes el 29 de diciembre de 2016, se prorrogó el plazo del Convenio Interadministrativo Derivado No. 02 hasta el 30 de abril de 2017, circunstancia de la que se desprende que actualmente sigue vigente.

SEPTIMA. Que el componente de Financiación de formas alternas al modo vial y no tradicionales se desarrolló mediante contrato de consultoría de servicios No. 02 de 2016, cuyo objeto fue *"caracterizar, estimar y evaluar las fuentes de pago para financiar los proyectos priorizados para los diferentes modos de transporte del Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI)"*, y se complementó a través del contrato No. 10 de 2016, el cual tuvo como objeto prestar el *"asesoramiento legal específico a LA FINANCIERA en materia de la contribución especial de valorización, en particular, y en instrumentos de financiación asociados a tributos en general, que permita establecer un diagnóstico y una propuesta clara y de ser viable con diferentes estrategias y/o alternativas, para que puedan ser usados como fuente de pago en proyectos de infraestructura de carácter nacional, en especial los previstos en el PMTI"*.

OCTAVA. Que en el Comité de coordinación No. 53 del pasado 23 de diciembre de 2016, se discutieron los diferentes temas a desarrollar a futuro en el marco del Convenio entre la FDN, el Ministerio de Transporte, la ANI y el Invias, en donde surgieron las siguientes necesidades:

 Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GADF-F-025
	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	Versión: 001
	FORMATO	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	Fecha: 14/11/2013

- Plan estratégico de transporte aéreo.
- Plan estratégico portuario.
- Plan estratégico férreo.
- Política Pública de Accesos Urbanos y desarrollo de paquete de documentos para los Acuerdos de Infraestructura.
- Contribución Nacional por Valorización.
- Valor residual de concesiones.
- Obras por impuestos.

NOVENA. Que en el Comité de coordinación No. 55 del pasado 7 de febrero de 2017, se estableció la necesidad prioritaria de desarrollar el acompañamiento y la estructuración institucional, legal, técnica y estratégica de la Contribución Nacional por Valorización. Lo anterior teniendo en cuenta que:

- La Reforma al Estatuto Tributario aprobada por el Congreso de la República da la reglamentación necesaria inicial para determinar el método y el sistema de cobro de la valorización nacional, a través de los artículos 239-254, superando así lo dicho por la Corte Constitucional –Sentencia C – 155 de 2003–
- Actualmente el Convenio Interadministrativo Derivado No. 02 de 2015 cuenta con los recursos necesarios para desarrollar el acompañamiento y la estructuración mencionada.

DÉCIMA. Que a fin de optimizar los recursos existentes en el Convenio Derivado 2, en el Comité de Coordinación No. 55 se presenta la necesidad de un otrosí al Convenio Derivado 2, prolongado su fecha de vencimiento hasta el 30 de septiembre de 2017 y así utilizar los recursos excedentes de acuerdo a lo dispuesto en el convenio. En dicho comité se da instrucciones a la FDN de proceder a la realización del otrosí, y se autoriza a dicha Entidad a iniciar el proceso de selección de un consultor que realice los estudios y acompañamiento en la reglamentación final del cobro de la contribución especial de valorización tendiente al desarrollo de los mencionados artículos 239 a 254 de la Ley 1819 de 2016.

DÉCIMA PRIMERA. Que una vez revisado el balance presupuestal del Convenio Interadministrativo Derivado No. 02 de 2015, con fecha de corte del 31 de enero de 2017, éste cuenta con los recursos necesarios para desarrollar el acompañamiento y la estructuración institucional, legal, técnica y estratégica para la implementación de la Contribución Nacional por Valorización.

DÉCIMA SEGUNDA. Que mediante comunicación enviada electrónicamente el día 23 de febrero de 2017 a la FDN, el Director de Infraestructura del Ministerio de Transporte, solicita efectivamente

 Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GADF-F-025
	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	Versión: 001
	FORMATO	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	Fecha: 14/11/2013

prorrogar el plazo del Convenio Interadministrativo Derivado No. 02 de 2015, hasta el 30 de septiembre de 2017.

DÉCIMA TERCERA. Que, por lo anterior, se considera necesario realizar una modificación al Convenio Interadministrativo Derivado No. 02 de 2015, en la **CLÁUSULA OCTAVA: PLAZO DE EJECUCIÓN Y VIGENCIA**, de modo que el mismo se prorrogue hasta el 30 de septiembre de 2017.

DÉCIMA CUARTA. Que la **CLÁUSULA VIGÉSIMA SEGUNDA** del Convenio Interadministrativo Derivado No. 02 de 2015 permite la modificación contractual del mismo, para lo cual las partes suscribirán el documento pertinente que contendrá con claridad y precisión la reforma requerida, con sujeción a las normas que regulan la materia.

Es así como se definió desarrollar el PMTI en diferentes módulos, de acuerdo con la evolución de las políticas y la planeación del sector.

El primer módulo, dejó un enfoque metodológico y estructurado de la red de transporte, apoyado en la complementariedad entre modos y análisis por corredor, además del marco para el módulo institucional y financiero.

Para este segundo módulo, se evaluaron los proyectos desde un punto de vista socioeconómico (Análisis Beneficio-Costo), para asegurar su eficiencia. Así mismo, y teniendo en cuenta que las 4G ya están en etapa de pre-construcción o cierre financiero, se requiere preparar un nuevo grupo de intervenciones de manera anticipada y ordenada, basado en las mejores relaciones entre beneficios y costos sociales. Por otro lado, no todos los proyectos tienen una rentabilidad social positiva cuando se examinan individualmente. Se seleccionó un grupo adicional de proyectos que completan las inversiones de corredores logísticos o integran territorios aislados y en desventaja a los mercados y a centros de servicios. El monto total de CAPEX para invertir en los proyectos seleccionados es de aproximadamente \$49 billones para la primera década. La pre inversión necesaria para llevar los proyectos a nivel de factibilidad es del orden de USD 160 - 180 millones.

Estos resultados se materializarán en el documento que entregue Fedesarrollo a finales de marzo del 2017.

Dada la necesidad de avanzar rápidamente en la implementación de la Contribución Nacional de Valorización, recientemente aprobada en la pasada reforma tributaria de diciembre de 2016, y aprovechando los recursos disponibles de los trabajos contratados durante el módulo 2 del PMTI, es interés del gobierno y las entidades del sector transporte implementar este tema rápidamente y a profundidad.

 Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GADF-F-025
	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	Versión: 001
	FORMATO	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	Fecha: 14/11/2013

Para ello se propone:

- **Estructuración institucional**
 - Definir la entidad encargada
 - Recomendar el ajuste de competencias y funciones de la entidad que se seleccione, tanto en la parte de
 - Recomendar ajustes de competencias y funciones muy técnico asociado al tributo y como usarlo de manera eficiente
- **Estructuración legal**
 - Desarrollo de documento CONPES
 - Desarrollo de o Decreto del presidente o actos administrativos que contenga:
 - Estructuración técnica
 - Prever al corto, mediano y largo plazo las obras (y los criterios para definir las) objeto del Instrumento
 - Proceso de alistamiento tendiente al cobro
 - Definición de: Sistema y Métodos, Beneficios (General y Local), Zonas de Influencia y criterios de definición, Bases Gravables, Tarifas, Capacidad de pago, Inventario Predial, etc.
- **Se deben considerar los siguientes aspectos:**
 - Si se cobra directamente o a través de las ET (definirlo por proyecto)
 - Priorización estratégica de obras a cobrar
 - Montos y tiempos de cobro
 - Arreglos sociales y políticos y su previsión para hacer más entendible el cobro y cerrar el nivel de rechazo
 - Aspectos de datos prediales (catastrales)

Para ello, se debe proceder a contratar con los recursos disponibles del PMTI:

- Propuesta de marco normativo e institucional. Puntualmente se refiere al CONPES y reglamentación respectiva.

 Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GADF-F-025
	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	Versión: 001
	FORMATO	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	Fecha: 14/11/2013

- Cuantificación del potencial de recursos por el valor residual de las concesiones

2. **SOLICITUD PUNTUAL**

Se solicita al comité de contratación modificación al Convenio Interadministrativo Derivado No. 02 de 2015, en la CLÁUSULA OCTAVA: PLAZO DE EJECUCIÓN Y VIGENCIA, de modo que el mismo se prorrogue hasta el 30 de septiembre de 2017.

Cordialmente,

LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO

Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI

¹ Ciudad y Sitio de Reunión	² Fecha	³ Hora Inicio	³ Hora Final (máx)
Bogotá, Ministerio de Transporte	Martes 7 de febrero de 2017	11:30 am	13.00 pm

⁴Objetivo de la reunión

El objetivo del Comité No 55 es la discusión de los siguientes temas relacionados con el desarrollo del módulo 2 del PMTI:

1. Necesidad de desarrollar el componente de valorización en el marco del PMTI
2. Obras por Impuestos
3. Valor residual de las concesiones
4. Accesos urbanos

⁵Temas tratados

1. Necesidad de desarrollar el componente de valorización en el marco del PMTI

El comité discute sobre las diferentes alternativas para desarrollar los estudios sobre la contribución especial de valorización (CVC), la cual se vislumbra como una oportunidad de nuevas fuentes de pago de los proyectos identificados en el PMTI, entendiendo además que es una prioridad para el Gobierno Nacional. Lo anterior teniendo en cuenta que:

- La Reforma al Estatuto Tributario aprobada por el Congreso de la República da la reglamentación necesaria a través de los artículos 239-254, superando así lo dicho por la Corte Constitucional –Sentencia C – 155 de 2003–.
- Actualmente el Convenio Interadministrativo Derivado No. 02 de 2015 cuenta con los recursos necesarios para desarrollar el acompañamiento y la estructuración mencionada.

Una posibilidad es que el estudio de CVC se realice en el marco del eventual futuro convenio derivado 3, en cuyo caso habría que prever dicho gasto.

Sin embargo, se menciona que el Convenio derivado 2 tiene proyectado algunos recursos disponibles debido a los menores costos que se lograron en las licitaciones del año 2016, por lo que podría utilizarse dichos recursos. Si se liquida el convenio derivado 2, con estos recursos sobrantes, estos recursos irían al tesoro nacional, en el caso de las entidades cuyos recursos sean Nación y no propios, por lo que no se haría un uso eficiente de los recursos en el marco del PMTI.

Por lo anterior, se concluye que, a fin de optimizar los recursos existentes en el Convenio Derivado 2, una segunda opción es hacer un otrosí al convenio derivado 2 prolongado su fecha de vencimiento y así poder utilizar los recursos y el marco legal vigente. En tal sentido, se da instrucciones a la FDN de hacer las gestiones para tener el otrosí lo antes posible, y se autoriza a dicha Entidad a iniciar el proceso de selección del consultor que realice estos estudios y acompañamiento.

2. Obras por Impuestos

La FDN menciona la conversación que tuvo con ASOCRETO, en la que se informó que :

- El equipo del Ministro para el posconflicto está trabajando en el tema con Fernando Zarama
- La reforma tributaria dejó algunas limitaciones y un espacio importante para que este

⁵Temas tratados

instrumento se reglamente, y sea llevado a la práctica

- Aún falta por definir el banco de proyectos que serían elegibles para este instrumento. DNP y MinTransporte, junto con Asocreto y Ministerio para el Posconflicto deben estar trabajando en este asunto

Aunque es un instrumento de financiación de proyectos, el comité sugiere la revisión de la pertinencia de la herramienta como parte del Plan Estratégico de Transporte Intermodal, toda vez que hay sectores que se beneficiarían de esta fuente diferentes a transporte.

La FDN tiene programada una reunión con Fernando Zarama para el próximo 20 de febrero para comentar en detalle este tema, y saber con exactitud en qué está el tema y cuál es la ventana de oportunidades que hay para ayudar a desarrollar este instrumento.

3. Valor residual de las concesiones

Al respecto, el comité hará la revisión de las presentaciones y documentos de la firma entregados en el marco del taller del instrumento realizado por FDN para revisar la pertinencia del mismo en el PMTI III.

Asimismo, la ANI manifiesta que la empresa IKONS se ofreció a hacer una primera valoración del valor residual de las concesiones sin ningún costo, aunque a la FDN se le manifestó, por parte de la empresa, lo contrario. La FDN hablará con IKONS y aclarará el asunto.

Asimismo, se menciona que la FDN valorará si está en capacidad de hacer la valoración detallada de las concesiones con un acompañamiento mínimo de IKONS en el futuro, y como parte del PMTI III.

4. Accesos urbanos

El comité aprueba el desarrollo del componente de accesos urbanos para el PMTI III, de manera que permita desarrollar la estrategia de política pública en el marco de la priorización de los proyectos identificados en el PMTI II, y los acuerdos de infraestructura entre las entidades locales y nacionales.

⁶Conclusiones

Las siguientes conclusiones se derivaron del comité 55:

- En consideración a que el comité da aprobación para que con recursos del Convenio Derivado 2 se realice la reglamentación y acompañamiento a la contribución especial de valorización, se ve la necesidad de prolongar la vigencia de dicho convenio hasta septiembre de 2017.
- La FDN enviará el alcance técnico para iniciar el proceso de selección del consultor para la reglamentación y acompañamiento a la contribución especial de valorización.

- Revisar la pertinencia de las obras pos impuestos (ANI, Ministerio e Invias)
Se solicita a la FDN detallar el alcance del componente de accesos urbanos



ACTA DEL COMITÉ DE COORDINACIÓN No. 53 - PMTI

¹ Ciudad y Sitio de Reunión	² Fecha	³ Hora Inicio	⁴ Hora Final (máx)
Bogotá, FDN	Viernes 23 de diciembre de 2016	8:00 am	9.00 am

⁵Objetivo de la reunión

El objetivo del Comité No 53 es la discusión de los siguientes temas relacionados con el desarrollo del módulo 2 del PMTI:

1. Posibles temas a desarrollar en 2017
2. Estado actual del proyecto PMTI 2
3. Otros al Convenio Derivado 2
4. Aprobaciones de entregables pendientes

⁶Temas tratados

1. Posibles temas a desarrollar en 2017

1. Financiación:

El comité ve la necesidad de continuar con el análisis de varias fuentes de financiación para infraestructura, como son:

- o **Valorización:** dada la eventual la-aprobación de la reforma tributaria, resulta relevante que se estructuren los mecanismos para que se instrumentalice en el menor tiempo posible la valorización en los proyectos de 4G y las IPs.
Se solicita a la FDN ver la posibilidad de adelantar los análisis correspondientes con el dinero-presupuesto del convenio derivado 2 vigente.
- o **Valor residual de las concesiones:** la Etapa1 del análisis del valor residual de las concesiones se llevará a cabo a finales de enero de 2017. Si la respuesta del sector transporte, así como de Hacienda es positivo, se continuará con las siguientes etapas de este análisis, que incluyen la valoración de las concesiones, su potencial aporte, y la institucionalidad y marco legal necesario.
- o **Obras por impuestos:** en el marco de la reforma tributaria se propone este mecanismo de financiación el cual se solicita a la FDN ver la posibilidad de adelantar la reglamentación correspondiente para su implementación.

2. Accesos a ciudades:

- o En cuanto a los accesos a ciudades, se ve la necesidad de continuar con el desarrollo completo de la política de accesos urbanos que se recomendó como parte del PMTI 2.
- o De igual manera, se ve conveniente la necesidad de construir los acuerdos de infraestructura que se recomendaron en el marco del PMTI2, los cuales pretenden dar las bases entre el Gobierno Nacional y los Gobiernos municipales para la ejecución de proyectos de accesos a las ciudades.
- o Asimismo, se pretende analizar el vínculo entre los puertos marítimos y las ciudades que albergan a los puertos, con el fin de mejorar las relaciones funcionales entre los dos, y desarrollar proyectos que ayuden a tener unas mejores condiciones.

3. Planes estratégicos sectoriales

- o **Portuario:** este plan estratégico tendría por objeto construir una política sectorial que integre una visión integral de los puertos colombianos y su proyección a futuro, considerando las

***Temas tratados**

condiciones de mercado nacionales e internacionales

- o **Aéreo:** este plan estratégico tendría por objeto construir una política sectorial que integre una visión integral de los aeropuertos colombianos y su proyección a futuro, considerando las condiciones de mercado nacionales e internacionales. Asimismo, se deberá analizar la situación actual y futura de los servicios aéreos esenciales y la política de cielos abiertos el país
- o **Férreo:** dado que existen varios estudios recientes sobre el tema férreo, el ejercicio debería estar encaminado a recopilar estos estudios y construir un único documento que presente la política en este subsector para este modo de transporte.

El Ministerio de transporte averiguará en detalle el alcance de la cooperación del Reino Unido en este tema, con el fin de ver si los estudios se hacen a través de dicha cooperación o a través del Convenio Marco de la FDN-MT-Invias-ANI

- Aunque hay otros temas que podrían entrar como parte de los estudios a desarrollar en el 2017, se considera que la estrategia deberá ser concentrarse en los aspectos estratégicos que den continuidad a lo estructurado en el Plan Maestro de Transporte Intermodal. sólo algunas cosas.

2. Estado actual del proyecto PMTI 2

- La FDN realiza la presentación con el detalle de la ejecución presupuestaria y de los avances de cada una de las consultorías. Este PPT se anexa a la presente Acta.
- Se menciona que la Etapa 3 del componente de logística, el cual originalmente estaba previsto para realizarse con dinero de cooperación del BID con la FDN, se debería realizar con el dinero del PMTI, para lo cual se ha hecho una previsión de aproximadamente 80-100 millones de pesos.
- Asimismo, y luego de haber recibido la autorización vía email para contratar a la empresa Ikons para el desarrollo del taller y las presentaciones en Bogotá del valor residual de las concesiones, se menciona que el valor final será de aproximadamente 80 millones, en donde habrá una parte de costos fijos (honorarios) y otra parte de gastos reembolsables.
- De acuerdo a las previsiones hechas por la FDN, se estima que luego de todos los gastos presupuestados, se tendrá un sobrante-unos saldo disponible de 137 millones de pesos.

***Tomas tratados**

TITULAR	VALOR CON (INCLUIDO IVA)	VALOR CONTRATO (Incluido IVA)	RECURSOS PAGADOS Y CAUSADOS A LA FECHA 18 DICI	SALDO PTE. POR PAGAR	VALOR COOPERACIÓN SID
Renovación Dominio PMTI/Central Comercializadora de Internet S.A.S	49.990	49.990	49.990	-	-
Avanza Colección GOOGLEDRIVE	4.097.067	4.097.067	4.097.067	-	-
Indicador de Asistencia A.A. Análisis Módulo PMTI II	3.819.456	3.819.456	3.819.456	-	-
Economía Consultoría	249.990.000	249.990.000	119.990.000	119.990.000	-
Adición Economía Consultoría	40.888.000	40.888.000	-	40.888.000	-
Controla Guzmán Escobar & Asociados	264.300.000	264.300.000	181.366.000	181.014.000	-
PMTI Cargo A1100 TO Lanzamiento Módulo PMTI II	19.676	19.676	-	19.676	-
Controla Federación	278.040.000	278.040.000	110.433.000	167.607.000	-
Gastos Operativos y Admin. - FDN	458.000.000	458.000.000	369.230.000	88.770.000	-
UT Economía Consultoría LTDA - Economía Consultoría	181.490.000	181.490.000	133.846.000	47.644.000	-
Comunicación S.A.S. (DOEA)	106.660.000	106.660.000	87.750.750	18.909.250	-
Adición DOEA	64.833.000	64.833.000	-	64.833.000	-
Plan de Acción de Legalización	471.474.000	471.474.000	60.378.000	411.096.000	-
Supervisión Normalización	31.643.000	31.643.000	-	31.643.000	-
Envío Carta 1000 Cartagena	1.838.800	1.838.800	-	1.838.800	-
Abogado Juan Felipe Pineda	64.797.600	64.797.600	8.478.760	56.318.840	-
Almageda DydT	34.800.000	34.800.000	10.460.000	24.340.000	-
Facturas Viajes Chapinero (Alimentación y licores)	-	-	7.148.372	-	-
Plan de Valor Nacional Reconocimiento	80.354.600	80.354.600	-	80.354.600	-
Pago Viajes Cartagena	3.500.000	3.500.000	194.000	3.306.000	-
Controla Optimización de Accesos a ciudades	-	-	-	-	180.000.000
VALOR COMPROMETIDO	3.976.509.134	3.976.509.134	1.148.997.748	1.843.119.439	180.000.000
VALOR AFECTADO	3.989.344.419	-	-	-	-
G.M.	10.093.011	10.093.011	-	-	-
SALDO DISPONIBLE PARA COMPROMETER	778.883.514	-	-	-	-
PREVISIÓN DE CONTRATACIÓN	111.111.889	-	-	-	-
Impresión Integral	20.000.000	-	-	-	-
Viajes Normalización	10.000.000	-	-	-	-
Plan de Acción	80.000.000	-	-	-	-
Legalización (Etapa II)	40.000.000	-	-	-	-
Renovación Dominio PMTI/Central Comercializadora de Internet S.A.S	49.990	-	-	-	-
Avanza Colección GOOGLEDRIVE	4.097.067	-	-	-	-
Otros	20.000.000	-	-	-	-
SALDO DISPONIBLE	117.910.319	-	-	-	-

- Dado que hay un saldo de dinero disponible, se da visto bueno a que la FDN inicie las gestiones para contratar los eventuales estudios requeridos para la instrumentalización de cobro por valorización.
- Se menciona por parte de la ANI que se debe consultar con todos los miembros del convenio los avances y situaciones relevantes, con el fin de que todos los miembros tengan el mismo nivel de información.
- La FDN antes del 30 de diciembre dejará el google drive actualizado con los entregables que han sido recibidos para cada uno de los componentes del PMTI 2.

3. Otros al Convenio Derivado 2

- Se menciona al comité que la minuta está en etapa de observaciones, y la versión final la elaborará el Ministerio de Transporte, el cual enviará la versión final para firma de todos los miembros antes del 30 de diciembre.

4. Aprobaciones de entregables pendientes

- Se propone por parte del comité que se dé visto bueno a los pagos de los primeros entregables de las consultorías, dejando claro a los consultores que los miembros del comité tendrán aún espacio para hacer comentarios y solicitar ajustes
- Se solicita a la FDN programar presentaciones con cada uno de los consultores para ver en detalle los resultados de cada componente

Con formato: Sin viñetas ni numeración

Conclusiones

Las siguientes conclusiones se derivaron del comité 53:

1. Posibles temas a desarrollar en 2017

- El comité en conjunto trabajará en unos alcances iniciales de los diferentes componentes propuestos, con el fin de que sirvan como base para las posteriores discusiones sobre este tema.

2. Estado actual del proyecto PMTI 2

- El comité da visto bueno a la contratación de la empresa Ikons.
- Se da visto bueno para que se inicie la negociación con el consorcio Epypsa-Teirlog para la ejecución de la Etapa 3 del componente de logística
- Asimismo, se da visto bueno para iniciar las gestiones para contratar los estudios necesarios para instrumentalizar el cobro por contribución de valorización en las vías de 4G e iniciativas privadas

3. Aprobaciones de entregables pendientes

La FDN enviará una relación con las aprobaciones de pago