Fecha Elaboración	20 de septiembre de 2017

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

Se busca dar continuidad y concreción de Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), para una implementación práctica del plan. Es un esquema que va desde lo general a lo particular. El PMI busca profundizar en temas específicos identificados y recomendados en el PMTI2.

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, 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, 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.

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 el 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.

Con base en lo anterior, se presentan las consideraciones jurídicas y el marco legal sobre el cual se hace la presente solicitud:

CONSIDERACIONES:

PRIMERA. Que la Constitución Política en su artículo 209 parágrafo 2, establece que *"Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado".*

SEGUNDA. Que conforme al artículo 6 de la Ley 489 de 1998 y en aplicación de los principios de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus funciones y en consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el logro de sus fines y cometidos estatales.

TERCERA. Que el artículo 95 de la Ley 489 faculta a las entidades públicas para asociarse con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo mediante la celebración de Convenios Interadministrativos.

CUARTA. Que la Ley 1150 de 2007 establece en su artículo 2, numeral 4, literal c, como causal de contratación directa la celebración de Convenios Interadministrativos, siempre que las obligaciones derivadas de los mismos tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la Ley o sus reglamentos.

QUINTA. Que el artículo 2.2.1.2.1.4.4. del Decreto 1082 de 2015 dispone: *"Convenios o contratos interadministrativos. La modalidad de selección para la contratación entre Entidades Estatales es la contratación directa; y en consecuencia, le es aplicable lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.4.1 del presente decreto. [...]."*

SEXTA. Que el Decreto 4174 de 2011 modificó la denominación de la Financiera Energética Nacional, por **FINANCIERA DE DESARROLLO NACIONAL S.A.**, como sociedad de economía mixta, vinculada al

Fecha Elaboración	20 de septiembre de 2017

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

Se busca dar continuidad y concreción de Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), para una implementación práctica del plan. Es un esquema que va desde lo general a lo particular. El PMI busca profundizar en temas específicos identificados y recomendados en el PMTI2.

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, 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, 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.

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 el 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.

Con base en lo anterior, se presentan las consideraciones jurídicas y el marco legal sobre el cual se hace la presente solicitud:

CONSIDERACIONES:

PRIMERA. Que la Constitución Política en su artículo 209 parágrafo 2, establece que *"Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado".*

SEGUNDA. Que conforme al artículo 6 de la Ley 489 de 1998 y en aplicación de los principios de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus funciones y en consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el logro de sus fines y cometidos estatales.

TERCERA. Que el artículo 95 de la Ley 489 faculta a las entidades públicas para asociarse con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo mediante la celebración de Convenios Interadministrativos.

CUARTA. Que la Ley 1150 de 2007 establece en su artículo 2, numeral 4, literal c, como causal de contratación directa la celebración de Convenios Interadministrativos, siempre que las obligaciones derivadas de los mismos tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la Ley o sus reglamentos.

QUINTA. Que el artículo 2.2.1.2.1.4.4. del Decreto 1082 de 2015 dispone: *"Convenios o contratos interadministrativos. La modalidad de selección para la contratación entre Entidades Estatales es la contratación directa; y en consecuencia, le es aplicable lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.4.1 del presente decreto. [...]."*

SEXTA. Que el Decreto 4174 de 2011 modificó la denominación de la Financiera Energética Nacional, por **FINANCIERA DE DESARROLLO NACIONAL S.A.**, como sociedad de economía mixta, vinculada al

Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con el objeto principal de *"Promover, financiar y apoyar empresas o proyectos de inversión en todos los sectores de la economía"*.

SÉPTIMA. Que, asimismo, **LA FINANCIERA** tiene asignada de conformidad con la Ley, la función de *"recibir, administrar y canalizar los aportes de organismos públicos o privados, nacionales o extranjeros, o de organismos internacionales, destinados a la consolidación, diseño, construcción, desarrollo y operación de empresas o proyectos"*.

OCTAVA. Que, en el ejercicio de sus objetivos legales, **LA FINANCIERA** cuenta con la experiencia necesaria en el campo de la gerencia de proyectos ejerciendo la administración, dirección y coordinación de recursos económicos, materiales, administrativos, logísticos e informáticos para lograr los objetivos y resultados trazados por quienes invierten financieramente en el desarrollo de un proyecto en particular.

NOVENA. Que en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2010- 2014: *"Prosperidad para Todos"*, el Gobierno Nacional identificó la infraestructura de transporte como locomotora estratégica para alcanzar un mayor crecimiento económico en el país. En este documento se señala que el impulso a la locomotora de transporte no solamente genera empleo, dinamiza la economía y fortalece la competitividad del sector productivo en los mercados internacionales, sino que también mejora la disponibilidad, calidad y precio de los bienes y servicios que consume la población, y conecta los distintos territorios del país generando un mayor impacto en términos sociales y regionales.

DÉCIMA. Que en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2014-2018: *"Todos por un nuevo País"*; en el objetivo 4 del capítulo V - Competitividad e Infraestructura Estratégicas, el Gobierno Nacional estable el aprovisionamiento de infraestructura y servicios logísticos como fundamentales para lograr la competitividad del país, resaltándose los lineamientos sobre i) el programa de concesiones 4G, ii) red vial no concesionada, iii) los corredores de transporte multimodal, iv) la infraestructura logística y v) Acciones transversales.

UNDÉCIMA. Que, para lograr producir este impacto en la economía nacional, fue necesario construir un gran banco de proyectos a nivel sectorial, con un enfoque diferente al contemplado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional que tiene el Gobierno Nacional como herramienta de planeación presupuestal. Este banco de proyectos se ha desarrollado en el Plan Maestro de Transporte Intermodal durante los años 2015 y 2016, en el cual se reflejan los proyectos a realizar en las próximas dos décadas, así como la priorización de proyectos para la primera década.

DUODÉCIMA. Que las experiencias internacionales demuestran que contar con un Plan Maestro de Transporte permite identificar los retos necesarios del sistema para soportar el desarrollo económico y social de un país en el mediano y largo plazo y proporciona una guía a los tomadores de decisiones en la priorización de acciones encaminadas a alcanzar y cumplir con los retos planteados.

DÉCIMA TERCERA. Que teniendo en cuenta los esfuerzos institucionales del sector transporte para diagnosticar e identificar las necesidades de mediano y largo plazo del sector bajo un enfoque intermodal, como las oportunidades de mejora evidenciadas en el ciclo de preparación de los proyectos respecto de las etapas previas a la estructuración, se considera relevante para **LA FINANCIERA** apoyar a **EL MINISTERIO, EL**

INVIAS y **LA ANI** en la realización de un estudio que permita desde diferentes enfoques (económico, social, presupuestal e institucional) hacer una adecuada evaluación y priorización de las necesidades previamente identificadas en el sector.

DÉCIMA CUARTA. Que el Decreto Número 087 de 2011 establece que **EL MINISTERIO** tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e Infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo, aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

DÉCIMA QUINTA. Que de conformidad con el artículo 1 del Decreto 2618 de 2013 *"El Instituto Nacional de Vías — INVIAS- tendrá como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte".*

DÉCIMA SEXTA. Que el Decreto 1800 de 2003 creó el Instituto Nacional de Concesiones INCO, el cual conforme lo establecía su artículo primero era un Establecimiento Público del Orden Nacional adscrito a EL MINISTERIO y su objeto de conformidad con el Artículo 2 era planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario. Posteriormente, el Decreto 4165 de 2011, cambió la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones INCO, transformándolo de Establecimiento Público a Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional adscrita a EL MINISTERIO con la denominación de Agencia Nacional de Infraestructura. Asimismo el citado Decreto en su artículo 3, dispuso que el objeto de LA ANI es planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de asociación público privada APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de APP para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en dicho artículo.

DÉCIMA SÉPTIMA. Que **EL MINISTERIO** y **LA FINANCIERA** suscribieron el día 25 de septiembre de 2013 el **CONVENIO MARCO INTERADMINISTRATIVO**, 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, y b) Apoyar en la elaboración de estudios y documentos previos a la estructuración de los proyectos más relevantes a ser desarrollados en el Sector Transporte El Convenio marco se desarrollará por etapas, las cuales se implementarán mediante la suscripción de los Convenios derivados o contratos interadministrativos específicos o cooperaciones técnicas que se requieran precisando el objeto de cada uno, actividades a desarrollar y responsabilidad de las partes,*

participantes, vigilancia y control. Estos Convenios derivados o contratos interadministrativos y cooperaciones técnicas se pactarán de acuerdo a las posibilidades y disponibilidad presupuestal de cada una de las partes y una vez evaluada la conveniencia de su desarrollo.

Etapas del Convenio: Las partes se proponen desarrollar el objeto del Convenio surtiendo las siguientes etapas, las cuales se definieron en el otrosí 1 del Convenio así:

Etapa 1: Esta etapa será financiada con recursos de EL MINISTERIO en la vigencia 2013.

Etapa 2 y 3: Se realizará un esfuerzo conjunto entre EL MINISTERIO, LA ANI, EL INVIAS y LA FINANCIERA con el fin de llevar a cabo desarrollo del Plan Maestro de Transporte Intermodal el cual se encuentra intrínseco en el objeto del Convenio Marco y sus consideraciones.

DÉCIMA OCTAVA. Que La **FINANCIERA** celebró el 11 de octubre 2013 un Convenio interadministrativo (Convenio No. 274) derivado del Convenio marco de cooperación suscrito el 25 de septiembre de 2013, con **EL MINISTERIO.** En este Convenio derivado se desarrolló la Etapa 1 establecida; por su parte, **EL MINISTERIO** desarrolló la Etapa 2 mediante el contrato No 455 de 05 de diciembre de 2014 suscrito con Avance Logísticas Grupo S.A.U.

DÉCIMA NOVENA. Que en la Etapa 1 se realizó un plan de trabajo y el desarrollo de las metodologías para el análisis de los componentes i) socio — económico y ii) análisis de elegibilidad, en los modos carretero, fluvial, aeroportuario y ferroviario. Como principales resultados de esta etapa se tienen:

- Metodología de análisis socio-económico para los modos vial, portuario, fluvial, ferroviario y aéreo, la cual busca identificar y cuantificar cuál es la contribución de un proyecto al bienestar de la sociedad en general.
- Metodología general de análisis de elegibilidad para los modos vial, portuario, fluvial, ferroviario y aéreo, la cual evalúa en etapas tempranas la viabilidad de un proyecto bajo el esquema de Asociación Pública Privada — APP y determina la mejor modalidad de contratación al implementar la Metodología Comparador Público Privado.

VIGÉSIMA. Que en la Etapa 2 **EL MINISTERIO** contrató la revisión y complementación de los parámetros establecidos en las metodologías desarrolladas en la etapa 1, teniendo en cuenta el entorno socio económico y geográfico de Colombia. Entre los logros de esta etapa se pueden encontrar:

- Definición de la metodología para la cuantificación y parametrización de las variables revisadas y complementadas.
- Se elaboraron herramientas especializadas para la aplicación de metodologías de evaluación socio-económica para los modos de transporte modos carretero, férreo, aéreo, fluvial y marítimo en Colombia. Al realizar esta evaluación socio — económica (Costo-Beneficio — ACB) se verifica si un proyecto resulta o no, se estima el aumento probable en riqueza, su impacto en el crecimiento económico y el incremento en el bienestar de la sociedad.

- Se construyeron herramientas especializadas para la aplicación de metodologías de elegibilidad de proyectos de infraestructura de Transporte en Colombia. En esta parte se identifica el proceso que ayuda a los tomadores de decisión, estableciendo las fuentes de financiación y la conveniencia de seleccionar una modalidad de contratación.

VIGÉSIMA PRIMERA. Que el **INVIAS** y **LA ANI** se adhirieron al CONVENIO MARCO al suscribir el otrosí 1 al CONVENIOMARCO del mismo el día 18 de febrero de 2015.

VIGÉSIMA SEGUNDA. Que las partes suscribieron el Convenio Interadministrativo Derivado No. 02 de 2015 el día 18 de febrero de 2015, cuyo objeto indica: *"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".*

VIGÉSIMA TERCERA. Que durante el desarrollo del módulo 1 del PMTI se construyó un enfoque metodológico y estructurante de la red de transporte, apoyado en la complementariedad entre modos y de análisis por corredor, en el cual se definieron inversiones hasta el año 2035 por más de 200 billones de pesos.

VIGÉSIMA CUARTA. Que los delegados de cada una de las entidades participantes en el Convenio Interadministrativo Derivado No. 02, luego de la finalización del módulo 1, se estableció la necesidad de incluir y se ejecutó, en un segundo módulo, la profundización de los siguientes aspectos: a) Financiación de formas alternas al modo vial y no tradicionales; b) Análisis de acceso urbanos; c) análisis de Corredores Logísticos Nacionales; d) Maduración de proyectos de la primera década del PMTI y f) Actualización la normatividad del sector de transporte de carga y logística, 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.

VIGÉSIMA QUINTA. Que en el marco de los estudios de *"Financiación de formas alternas al modo vial y no tradicionales"*, se ejecutaron con recursos provenientes del Convenio Interadministrativo Derivado No. 02, tres contratos principales durante la ejecución del módulo 2 del PMTI:

- Estudio para 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). Ejecutado y finalizado.
- Estudios sobre el potencial para desarrollar un nuevo modelo de *funding* (fuentes de pago) basado en valores residuales de activos concesionados en Colombia usando para ello entrevistas con actores públicos y privados que defina la FDN. Ejecutado y finalizado.
- Llevar a cabo los estudios institucionales, legales y técnicos para la implementación de la Contribución Nacional por Valorización – CNV- en Colombia (reglamentación de la Contribución Nacional por Valorización), que pueda ser aplicada como fuente de recursos en proyectos de infraestructura de carácter Nacional.

VIGÉSIMA SEXTA. Que en el marco del Convenio Interadministrativo Derivado No. 02, en particular en los aspectos sobre el "Análisis de acceso urbanos" se ejecutó, con aportes de cooperación técnica gestionados por la FDN, un estudio cuyo objeto fue "proponer intervenciones para mejorar la accesibilidad urbana en los subsistemas de ciudades, de la misión del sistema de ciudades, que presenten dificultades en la actualidad o en los escenarios prospectivos del Plan Maestro Intermodal de Transporte, afectando la competitividad nacional".

VIGÉSIMA SÉPTIMA. Que los delegados de cada una de las entidades participantes en el Convenio Marco, luego de la revisión de las actividades y temas adicionales a desarrollar, planteados en los resultados finales de los estudios antes mencionados, ha visto la necesidad de continuar madurando y desarrollando algunos aspectos que serán trascendentales en el desarrollo de la infraestructura en Colombia, cuales son:

- **Política de accesos y pasos urbanos:** los resultados obtenidos en los estudios elaborados en el módulo 2 del PMTI han concluido con la necesidad de contar con una política pública sobre los accesos y pasos urbanos que permitan una mayor fluidez de los grandes volúmenes de trafico entrando y saliendo de las ciudades, y a lo largo de los pasos urbanos.
- **Proyectos piloto para estructuración del cobro de valorización:** con el fin de ayudar a la financiación de los proyectos de infraestructura del país que se han priorizado en el PMTI, y teniendo en cuenta la reglamentación de la Contribución Nacional por Valorización, los delegados de las diferentes entidades han visto necesario el desarrollo de proyectos piloto de estructuración de la Contribución Nacional por Valorización.
- **Viabilidad legal del instrumento para gestionar el valor residual de las concesiones:** el estudio sobre el potencial para desarrollar un nuevo modelo de *funding* en Colombia basado en el valor residual de los activos concesionales recomendó la ejecución de estudios legales para analizar la viabilidad de dicho instrumento, y así continuar en su implementación.

VIGÉSIMA OCTAVA. Que en atención a las anteriores consideraciones las partes han acordado suscribir un Convenio derivado para el desarrollo del objeto del Convenio Marco de Cooperación entre **EL MINISTERIO, EL INVIAS, LA ANI** y **LA FINANCIERA**, en lo relacionado con la complementación de los estudios ya realizados mediante los Convenios derivados anteriores, resultando en un Plan Maestro de Transporte Intermodal (el cual se encuentra intrínseco en el objeto del Convenio) robusto que sirva de herramienta de planificación del sector. En consecuencia, resulta procedente la celebración del Convenio Interadministrativo Derivado No. 3 al Convenio Marco suscrito en 2013.

VIGÉSIMA NOVENA. Que **EL MINISTERIO** aportará $400.000.000; **EL INVIAS** aportará $500.000.000; finalmente **LA ANI** solicita autorización para aportar $450.000.000, para una gran total de $ 1.350.000.000.

Por lo tanto, y de acuerdo con lo anterior, las partes acuerdan suscribir el presente Convenio Interadministrativo Derivado No. 3 con base en las siguientes clausulas,

CLÁUSULAS:

CLÁUSULA PRIMERA. - OBJETO: LA FINANCIERA se compromete a aunar esfuerzos con **EL INVIAS, LA ANI y EL MINISTERIO** para la realización de estudios estratégicos para el sector transporte nacional, requeridos para la adecuada estructuración de proyectos, que permitan complementar los estudios ya realizados mediante los Convenios derivados anteriores, con miras a la finalización de la estructuración del Plan Maestro de Transporte Intermodal que sirva de herramienta de planificación del sector.

CLAUSULA SEGUNDA. - ALCANCE DEL OBJETO: Para la consecución del objeto del presente Convenio se deberán desarrollar los estudios necesarios en las siguientes áreas:

i) **Accesos y pasos urbanos:** Definición de una política pública de accesos y pasos urbanos que permita al Gobierno Nacional tener mejores herramientas para la planificación, desarrollo y operación de éstos a las ciudades de Colombia, considerando además la construcción de reglas claras de participación en proyectos y manuales funcionales que deberán adoptarse a futuro en el país para mejorar los tiempos actuales de ingreso y salida.

ii) **Nuevas alternativas de fuentes de pago:**

a. Valor residual de las concesiones: En este aspecto, el Convenio deberá analizar su viabilidad jurídica en el marco vigente normativo y valorar los activos con mayor potencial que podrán ser eventualmente parte de esta fuente pago y financiación de nueva infraestructura en el país. En el marco de este alcance, deberá desarrollarse un plan de implementación en el corto, mediano y largo plazo que el sector transporte y el Ministerio de Hacienda adopten.

b. Proyectos pilotos para el cobro de la contribución especial de valorización aprobada por el Congreso de la República en diciembre de 2016: El desarrollo de esta actividad se encuentra condicionado a que el Gobierno Nacional reglamente la Contribución Nacional de Valorización de que trata la Parte XII de la Ley 1819 del 29 Diciembre de 2016 y consistirá en la realización de los estudios previos de planificación y preparación (estructuración) para la implementación del cobro de valorización en un proyecto piloto que se seleccione para tal fin. Este piloto deberá contar con todos los estudios de índole técnicos y legales que permitan al Gobierno Nacional iniciar el cobro de la valorización en el proyecto seleccionado.

CLÁUSULA TERCERA. - COMPROMISOS COMUNES DE EL MINISTERIO, EL INVIAS Y LA ANI: En desarrollo del objeto del presente Convenio **EL MINISTERIO, EL INVIAS** y **LA ANI** contraen los siguientes compromisos comunes:

1. Designar un funcionario de alto nivel por cada Entidad como Supervisor y responsable del desarrollo del Convenio.
2. Aclarar observaciones e inquietudes y suministrar apoyo para la definición de todos los productos del Convenio.
3. Suministrar la información que se requiera para el desarrollo del objeto del Convenio.
4. Realizar la revisión, a través del Comité de Coordinación del Convenio Marco y su otrosí No. 1, de los productos elaborados por **LA FINANCIERA** y dar retroalimentación dentro de los ocho (8) días hábiles siguientes a la entrega de esta información.
5. Participar activamente en el desarrollo de las actividades acordadas y en las revisiones y ajustes requeridos.
6. Contar con la disponibilidad presupuestal, pagar los recursos financieros acordados y girarlos a **LA FINANCIERA** para el desarrollo de la gerencia.
7. Asistir y coordinar las reuniones que fueren necesarias para la ejecución y seguimiento de la gerencia.
8. Prestar a **LA FINANCIERA** toda la cooperación necesaria para desarrollar el objeto del Convenio.
9. Entregar recomendaciones o directrices de manera escrita en la ejecución del Convenio.
10. Suscribir el acta de inicio y liquidación del Convenio, una vez exista acuerdo pleno sobre su contenido.
11. Acatar y aceptar los procesos, procedimientos y formatos que rigen actualmente en **LA FINANCIERA.**
12. Autorizar a **LA FINANCIERA** para que en todos los trabajos documentales o materiales que se ejecuten y reciban en virtud del proyecto, se den los respectivos créditos o menciones a **LA FINANCIERA.**
13. Liderar la interacción con las entidades o instancias que impacten la ejecución del Convenio.

CLÁUSULA CUARTA. - COMPROMISOS DE LA FINANCIERA: En desarrollo del objeto de este Convenio **LA FINANCIERA** contrae los siguientes compromisos:

1. Ejecutar con responsabilidad y con los medios técnicos, jurídicos, administrativos y logísticos que estime necesarios, el objeto del presente Convenio.

2. Seleccionar y contratar las personas naturales y jurídicas que se requieran para el desarrollo del objeto del Convenio y en general la ejecución de los recursos del mismo. Para el efecto, el régimen de contratación será el correspondiente al giro ordinario de los negocios de la **FINANCIERA** y dando cumplimiento a los principios de la función pública.
3. Realizar en conjunto con **EL MINISTERIO, EL INVIAS** y **LA ANI** las presentaciones de los productos.
4. Asistir, coordinar y participar en las reuniones que fueren necesarias para la ejecución y el seguimiento del desarrollo del Convenio.
5. Participar activamente en el desarrollo de las actividades acordadas y en las revisiones y ajustes requeridos.
6. Proporcionar la asesoría integral para el adecuado desarrollo del objeto del Convenio.
7. Ejecutar las actividades administrativas, jurídicas y financieras necesarias para la ejecución del objeto del Convenio.
8. Acordar con el Comité de Coordinación las sugerencias y/o modificaciones que puedan presentarse frente al plan operativo que hace parte integral de la propuesta de **LA FINANCIERA.**
9. Suscribir junto con **EL MINISTERIO, EL INVIAS** y **LA ANI** las actas de iniciación y liquidación del presente Convenio.
10. Disponer del equipo profesional y humano idóneo para la ejecución del presente Convenio.
11. Manejar de manera centralizada y segura todos los documentos relacionados con los aspectos jurídicos, financieros, técnicos y administrativos que se generen en desarrollo del Convenio.
12. Adelantar y coordinar los trámites necesarios ante las instancias que sean necesarias para el desarrollo de este Convenio.
13. Adelantar todos los trámites necesarios para entregar los bienes y servicios objeto del Convenio, de acuerdo con las especificaciones establecidas. Para tal efecto se suscribirá la respectiva acta de entrega.

CLÁUSULA QUINTA. - VALOR: El valor del Convenio es la suma de **UN MIL TRESCIENTOS CINCUENTA MILLONES DE PESOS M/CTE ($1.350.000.000.00)**, que serán entregados a **LA FINANCIERA** para el desarrollo del objeto indicado.

PARÁGRAFO: para el desarrollo del Convenio Derivado 3, los costos operativos y de administración del Convenio a realizar por la **FINANCIERA**, ascienden a **DOSCIENTOS OCHENTA MILLONES DE PESOS M/CTE ($280.000.000) IVA Incluido**, los cuales será con cargo al valor del presente Convenio y descontados por la **FINANCIERA** de manera mensual y en montos iguales durante 8 meses, contados a partir de la firma del presente Convenio.

CLÁUSULA SEXTA. - APROPIACIÓN PRESUPUESTAL: Del valor total del Convenio **EL MINISTERIO** aportará la suma de Cuatrocientos Millones de pesos ($400.000.000.00). Así mismo EL **INVIAS** aportará la suma de Quinientos millones de pesos ($ 500.000.000.00); y **LA ANI** solicita aprobación para aportar Cuatrocientos Cincuenta Millones de Pesos ($ 450.000.000.00) que cuentan con el respaldo del Certificado de Disponibilidad Presupuestal CDP Nº _____ del ___ de _____ de 2017.

PARÁGRAFO PRIMERO: Para la financiación de las actividades del presente Convenio que eventualmente necesiten de un apoyo, la **FINANCIERA** ayudará en la gestión de posibles recursos de cooperación internacional no reembolsables de organismos multilaterales.

PARÁGRAFO SEGUNDO: La Agencia Nacional de Infraestructura no podría invertir los recursos propios que genere el presente convenio, sino trasladarlo a la Cuenta Única Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

CLÁUSULA SÉPTIMA. - GIRO DE LOS RECURSOS: Los recursos del Convenio serán desembolsados en un único giro por parte de **EL MINISTERIO, EL INVIAS** y **LA ANI**, una vez se perfeccione el presente Convenio.

PARAGRAFO: El pago estará sujeto a los desembolsos realizados por el Tesoro Nacional conforme al Programa Anualizado de Caja (PAC) y se dará aplicación a lo indicado en el numeral 10 del artículo 4 de la Ley 80 de 1.993 (adicionado a éste por el artículo 19 de la Ley 1150 de 2007).

CLAUSULA OCTAVA. - PLAZO DE EJECUCIÓN Y VIGENCIA: El plazo de ejecución del presente Convenio será hasta el 25 de septiembre de 2018. Para todos los efectos legales y fiscales la vigencia del Convenio será por su término de duración y 4 meses más.

CLÁUSULA NOVENA.- SUSPENSIÓN DEL CONVENIO: Las partes podrán acordar la suspensión de los términos del presente Convenio cuando se presenten circunstancias constitutivas de caso fortuito o fuerza mayor, debidamente justificadas, que demoren, interrumpan o perjudiquen la ejecución del mismo. Para este efecto se suscribirá un acta en el cual se mencionarán las causas que dan lugar a la suspensión y el término durante el cual las obligaciones de las partes quedarán en suspenso.

CLÁUSULA DÉCIMA.- TERMINACIÓN DEL CONVENIO: El presente Convenio terminará por las siguientes causas: **a)** De común acuerdo entre las partes en forma anticipada. En este caso se procederá a suscribir acta en el que consten los motivos y de inmediato se adelantará su liquidación mediante acta, en el cual se hará constar las obligaciones contraídas y las actividades desarrolladas. **b)** Por vencimiento de su vigencia si no es prorrogado o adicionado con antelación a estos eventos, **c)** Por el acaecimiento de circunstancias de caso fortuito o fuerza mayor, debidamente justificadas, que impidan la continuidad del Convenio.

CLÁUSULA UNDÉCIMA .- SUPERVISIÓN: Cada una de las entidades designará un supervisor, que ejercerá el control y vigilancia del presente Convenio.

2. SOLICITUD PUNTUAL

Se solicita al comité de contratación aprobación para celebrar el Convenio Interadministrativo Derivado No. 3 (anexo), donde la ANI aportará la suma de Cuatrocientos cincuenta millones de pesos ($450,000,000).

Los demás aportantes serán el IVIAS con Quinientos millones de pesos (500,000,000) y el Ministerio de Transporte con Cuatrocientos Millones de pesos ($400,000,000), para un total de Mil trescientos cincuenta millones de pesos ($1,350,000,000).

Cordialmente,

FERNNADO IREGUI M
Vicepresidente de Planeación, Riesgos y Entorno
Agencia Nacional de Infraestructura ANI