



*Agencia Nacional de Infraestructura*

# INFORME DE GESTIÓN

2011 - 2014

Ministerio de Transporte



2011 - 2014



## TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN .....	3
1. GESTIÓN ESTRATÉGICA .....	4
1.1. PUNTO DE PARTIDA .....	4
1.1.1 Problemas de Competitividad .....	4
1.1.2 Dificultades Institucionales .....	5
1.1.2.1. Estructurales .....	5
1.1.2.1.1. La Renegociación Sistémica de Los Contratos de Concesión de Carreteras.....	5
1.1.2.1.2. Ausencia de un Marco Normativo para APP.....	6
1.1.2.2. Problemas Organizacionales-Operacionales .....	6
1.1.2.2.1. Problemas Organizacionales .....	6
1.1.2.2.2. Problemas de Gestión Contractual .....	6
1.1.3 Ola Invernal .....	6
1.2. LA ESTRATEGIA: LÍNEAS DE ACCIÓN .....	7
1.2.1 Generar Normatividad e Instituciones para Sostenibilidad de Soluciones .....	7
1.2.1.1. Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014.....	7
1.2.1.2. Ley de Asociaciones Público Privadas (APP) .....	8
1.2.1.3. Ley de Infraestructura .....	8
1.2.1.4. Plan de Expansión Portuaria .....	8
1.2.1.5. Creación de la ANI.....	9
1.2.2 Regularizar y Acelerar Contratos Existentes .....	9
1.2.2.1. Fortalecimiento de la Gestión e Interventoría de Concesiones Viales.....	9
1.2.2.2. Mejoramiento de la Gestión de Concesiones Portuarias .....	10
1.2.2.3. Regularización de Concesiones Férreas .....	11
1.2.2.4. Subrogación de concesiones Aeroportuarias .....	11
1.2.3 Atender Efectos de Ola Invernal .....	12
1.2.4 Estructurar Los Proyectos para Cerrar la Brecha .....	15
1.2.4.1. Programa de 4ª Generación de Concesiones Viales.....	15
1.2.4.2. Recuperación Red Férrea .....	16
1.2.4.3. Ampliación Capacidad Portuaria.....	17
1.2.4.4. Ampliación Capacidad Aeroportuaria .....	17
1.3. IMPACTO MACROECONÓMICO .....	17
1.3.1 Inversión Sectorial .....	17
1.3.2 Indicadores Macroeconómicos .....	18
1.4. PROYECCIONES DE INVERSIÓN 2015 – 2021 .....	21

## INTRODUCCIÓN

El presente informe tiene como objeto señalar y resaltar los principales aspectos de la gestión realizada por la Agencia Nacional de Infraestructura desde su creación hasta diciembre de 2014. Este periodo incluye la etapa de evaluación del Instituto Nacional de Concesiones – INCO – y su transformación a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI - desde noviembre de 2011.

Entre los principales logros de este periodo se encuentran la consolidación del programa 4G de concesiones viales, la regularización y revisión de diferentes contratos de concesión, la definición de la metodología portuaria, el mejoramiento de la planta de personal en la entidad y el mejoramiento en los sistemas de calidad y de información para una mejor toma de decisiones.

Este Informe Ejecutivo de Gestión 2011-2014 se presenta en cumplimiento de lo establecido en el artículo 74 de la Ley 1474 de 2011. Sin embargo, teniendo en cuenta que a la fecha no se encuentran los estados financieros de la entidad debidamente aprobados por el Consejo Directivo<sup>1</sup>, este informe se ajustará con base en los resultados consolidados finales recopilado con las diferentes áreas de la entidad.

Es importante tener en cuenta que para el desarrollo y consolidación del documento se utilizó la información suministrada por las diferentes áreas de la entidad, el Informe de Indicadores SISMEG, el Plan Estratégico y los Planes de Acción reportados durante estos periodos.

---

<sup>1</sup> Numeral 10 Artículo 9 del Decreto 4165 de 2011

# 1. GESTIÓN ESTRATÉGICA

## 1.1. PUNTO DE PARTIDA

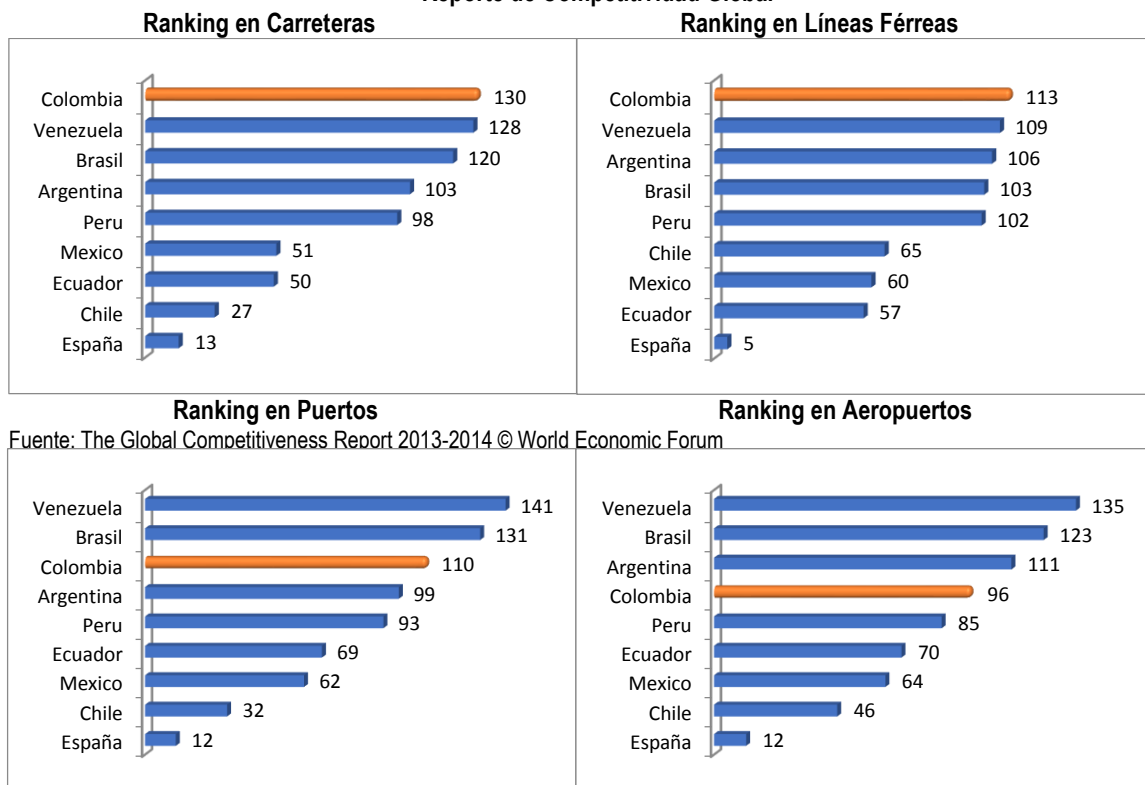
### 1.1.1 Problemas de Competitividad

La infraestructura de transporte es uno de los principales pilares de la competitividad (OECD, 2013) y constituye uno de los motores del crecimiento económico y de desarrollo social (CEPAL, 2012). Históricamente, Colombia ha padecido de un rezago en infraestructura de transporte principalmente por un nivel de inversión sectorial bajo (Fedesarrollo, 2013).

Colombia se caracteriza por contar con pocas vías de acuerdo al tamaño del país, unos 11,7 km de carreteras por km<sup>2</sup> de área en comparación con Brasil que cuenta con 20,7 km/ km<sup>2</sup>; el porcentaje de vías pavimentadas es muy bajo frente a nuestros pares, mientras que en Chile se cuenta con el 23,3% de las vías pavimentadas, nosotros tenemos el 10,3% de las vías se encuentran pavimentadas; y más del 50% de estas se encuentran en mal estado.

Así mismo, de acuerdo con el Reporte de Competitividad Global 2013 - 2014 del Foro Económico Mundial, la infraestructura de transporte de Colombia se encuentra por debajo de los países desarrollados, los países emergentes asiáticos, e incluso frente a la mayoría de países Latinoamericanos. De un total de 148 países evaluados, Colombia ocupa el puesto N° 130 en carreteras, en líneas férreas el N° 113, en puertos el N° 110 y en aeropuertos el N° 96 (Ver Gráfico No. 1).

**Gráfico No. 1.**  
**Reporte de Competitividad Global**



Fuente: The Global Competitiveness Report 2013-2014 © World Economic Forum

Tradicionalmente, la política del sector transporte favoreció la movilización de carga por carreteras, limitando o especializando el desarrollo de otros modos de transporte, por lo que cerrar la brecha en infraestructura constituye uno de los grandes retos que enfrenta el país.

### 1.1.2 Dificultades Institucionales

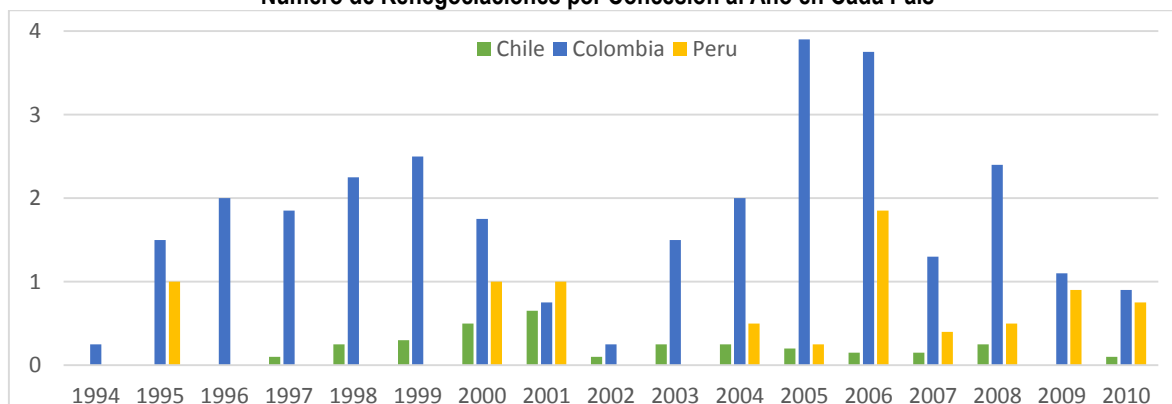
El Gobierno Nacional y el Sector Transporte promovieron una reforma institucional transversal para solucionar los principales problemas con la transformación y creación de una entidad especializada en la vinculación del sector privado para la provisión de infraestructura de transporte. Es así como en 2010, el Instituto Nacional de Concesiones (INCO) atravesaba una crisis institucional en dos principales dimensiones: Estructurales y Organizacionales - Operativas.

#### 1.1.2.1. Estructurales

##### 1.1.2.1.1. La Renegociación Sistémica de Los Contratos de Concesión de Carreteras

De acuerdo a la OECD, las concesiones viales en Colombia entre el periodo de 1994 a 2010<sup>2</sup> se han visto renegociados al menos una vez. En total, han sido 430 cambios en 21 contratos de concesión que representan costos fiscales por valor de USD 5.600 millones de dólares y 131 años de plazo adicional cedido a los concesionarios. Las renegociaciones han agregado alrededor de 1.000 km de carretera a los contratos de concesión. En promedio, Colombia ha renegociado cada contrato de concesión alrededor de dos veces al año en comparación con Perú que renegoció en promedio una vez al año cada contrato y Chile que renegoció en promedio 0,2 veces al año cada contrato de concesión (OECD, 2013b) (Ver gráfico N° 2).

**Gráfico No. 2**  
**Número de Renegociaciones por Concesión al Año en Cada País**



Fuente: OEDC. "Opening The Black Box Of Contract Renegotiations: An Analysis Of Road Concessions In Chile, Colombia And Peru". 2013

Las renegociaciones y en especial, el uso de vigencias futuras para pagar los costos asociados a la adición de obras se convirtió en un mecanismo sistémico entre 2008 y 2010. En ese periodo, 10 renegociaciones tuvieron un costo más alto que el valor inicial del contrato de concesión (OECD, 2013b). En ese sentido, la renegociación se convirtió en un instrumento para añadir nuevos tramos y obras complementarias a los proyectos con un costo mucho más alto que el valor inicial del proyecto y permitiendo obtener mayores retornos a los concesionarios que los inicialmente pactados (OECD, 2013b; PPIAF, 2011). Como consecuencia de las

<sup>2</sup> Excluyendo los contratos del proyecto Ruta del Sol y del proyecto Transversal de las Américas

renegociaciones, en 2010 la mayor parte de los contratos de concesión padecían de una gran cantidad obras que no habían sido ejecutadas en las condiciones pactadas (PPIAF, 2011).

#### **1.1.2.1.2. Ausencia de un Marco Normativo para APP**

En 2010, el marco normativo de Colombia para la contratación y ejecución de Asociaciones Público-Privadas (APP) se basaba exclusivamente en las leyes y prácticas del derecho administrativo público y no contemplaba las particularidades para la vinculación de capital privado en la provisión de bienes públicos y servicios conexos. Además, existía una gran dispersión de leyes y decretos que regulan la relación entre el sector público y privado en los contratos de concesión. A pesar de los esfuerzos del Legislador y el Gobierno Nacional por atraer capital privado a través de la ley 80 de 1993, la Ley 105 de 1993 y el decreto 4533 de 2008, la figura jurídica aún no lograba el objetivo propuesto.

#### **1.1.2.2. Problemas Organizacionales-Operacionales**

##### **1.1.2.2.1. Problemas Organizacionales**

Entre las principales problemáticas que enfrentaba el INCO se encuentran: a) La carencia de capital humano, tanto en número de personal como de perfiles de profesionales para el desarrollo de las funciones de la entidad. b) No contaba con una estructura organizacional acorde con las múltiples funciones que cumplía la entidad y con las buenas practicas gubernamentales. c) La entidad experimentaba falta de rigurosidad técnica-económica y realizaba estudios técnicos, financieros y legales deficientes para la estructuración y adjudicación de proyectos. d) La institución padecía de falta de coordinación y articulación sectorial.

##### **1.1.2.2.2. Problemas de Gestión Contractual**

Las dificultades estructurales y organizacionales durante años fueron originadoras de problemáticas relacionadas con el seguimiento, ejecución y cumplimiento de las condiciones contractuales de los proyectos. Entre las principales problemáticas que soportaba la entidad, se encuentran:

- 1) Falta de herramientas tecnológicas y de seguimiento.
- 2) Ausencia de equipos interdisciplinarios para el seguimiento a los proyectos.
- 3) Una gran cantidad de pasivos sin gestionar y pagar a favor de los concesionarios.
- 4) Contratos con serios problemas de seguimiento, incumplimiento de condiciones contractuales y lenta ejecución de obras.
- 5) Problemas en la gestión jurídica y la defensa judicial.
- 6) Proyectos sin interventoría.

#### **1.1.3 Ola Invernal**

Como resultado de una variación atípica del Fenómeno de la Niña, en amplias zonas de Colombia entre septiembre de 2010 y marzo de 2011 se presentaron precipitaciones continuas y muy superiores a las históricamente observadas que tuvieron como consecuencia inundaciones, avalanchas, vendavales y deslizamientos en forma extensa y prolongada en el territorio nacional (BID-CEPAL, 2011). La Ola Invernal

2010-2011 afectó directamente al 7% de los hogares de la población nacional, tuvo efectos desfavorables sobre el sector agropecuario, generó daños en los activos físicos de la Nación afectando el stock de capital y redujo la producción de la economía en 0,12% del PIB (BID-CEPAL, 2011).

La red vial concesionada se vio afectada principalmente en las siguientes vías: Cúcuta – Pamplona; Zipaquirá – Palenque en el sector El Teherán; la carretera Troncal Sector Gambote, margen Cartagena; la Autopista Bogotá – Medellín, Corredor Armenia, Pereira – Manizales, la vía Bogotá – Villeta, la vía San Marcos – Majagual – Achí y en 116 puntos críticos indispensables para la adaptación al cambio climático. De igual forma, la red férrea concesionada se vio afectada en los tramos la Dorada – Chiriguaná, Bogotá – Belencito, Cali – Cartago y Cartago – La Tebaida.

## **1.2. LA ESTRATEGIA: LÍNEAS DE ACCIÓN**

El Gobierno Nacional y el Sector Transporte se propusieron una estrategia para enfrentar los grandes retos propios del desarrollo de infraestructura de transporte a través del esquema de Asociación Público Privada, para lo cual se fijaron cuatro principales líneas de acción:

- 1) Generar normatividad e instituciones para sostenibilidad de soluciones;
- 2) Regularizar y acelerar contratos existentes;
- 3) Atender los efectos de la ola invernal;
- 4) Estructurar los proyectos para cerrar la brecha.

A continuación se expone la estrategia de acuerdo a cada una de las líneas de acción.

### **1.2.1 Generar Normatividad e Instituciones para Sostenibilidad de Soluciones**

#### **1.2.1.1. Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014**

El Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 “*Prosperidad para Todos*” buscó consolidar el Sector Transporte como una de las locomotoras de impulso al desarrollo del país sobre la base de una concepción gerencial, el carácter intermodal y de facilitación logística, el desarrollo sostenible, la transparencia en el manejo de recursos públicos y los principios del Buen Gobierno. Entre los criterios establecidos para el sector se encuentra: (1) realizar mejores estudios y diseños que contemplen las variables de riesgo, nuevos esquemas de financiación y garanticen la calidad técnica, (2) orientar la gestión contractual a los resultados, (3) diseñar políticas regulatorias que promuevan servicios de transporte y logística en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad, y (4) fortalecer la defensa del Estado (PND, 2010). Entre los objetivos propuestos para el sector transporte se encuentran:

- 1) Fortalecer institucionalmente el sector transporte.
- 2) Adoptar una política y regulación de servicios de transporte.
- 3) Ampliar y mejorar la infraestructura para la competitividad y la integración regional.
- 4) Mejorar las condiciones de accesibilidad e intermodalidad.
- 5) Consolidar nodos de transferencia y mejorar la gestión aérea y portuaria.
- 6) Establecer una estrategia sectorial para la atención de la Ola Invernal y la adaptación al cambio climático.

- 7) Promover mecanismos alternativos de financiación de infraestructura.

### **1.2.1.2. Ley de Asociaciones Público Privadas (APP)**

[Con el objetivo de establecer un marco normativo específico que incentive la vinculación del sector privado en el desarrollo de proyectos de infraestructura y regule la relación entre el sector público y privado, se promovió y expidió la Ley de Asociaciones Público Privadas (Ley 1508 de 2012). Entre los grandes logros de la Ley de APP se encuentran:

- 1) Define claramente el esquema de Asociaciones Público Privadas (APP) y establece mecanismo para proyectos cuyo monto de inversión sea superior a 6.000 SMMLV y por un plazo máximo de 30 años<sup>3</sup>.
- 2) Condiciona el derecho a retribución por parte del contratista de acuerdo a la disponibilidad de servicio, los niveles de servicio y los estándares de calidad de los proyectos.
- 3) Se adoptan mecanismos presupuestales que derivaron en una nueva tipología de vigencias futuras para asumir compromisos en proyectos APP.
- 4) Introduce límites a las modificaciones de los proyectos APP, hasta en un 20% del valor del contrato originalmente pactado, después de transcurridos los primeros tres años de la ejecución del contrato, y hasta antes de cumplir las primeras tres cuartas partes del plazo inicialmente pactado en el contrato.
- 5) Establece el procedimiento para la presentación de iniciativas privadas, limitando aportes públicos a máximo un 20% del valor del proyecto, y generando los mecanismos para la selección de proyectos de iniciativa pública y/o privada contemplando el uso de la precalificación.

### **1.2.1.3. Ley de Infraestructura**

La Ley de Infraestructura (Ley 1682 de 2013) tiene como objetivo conformar un marco normativo que brinde las herramientas al sector transporte para superar el notorio atraso que el país presenta en infraestructura de transporte. La ley de infraestructura permite superar los principales cuellos de botella en la construcción de proyectos de infraestructura de transporte relacionada con la adquisición de predios, licencias ambientales, permisos mineros y redes de servicios públicos, entre otros. De igual forma, la ley ordena la creación de la Comisión Regulación del Sector Transporte y la creación de la Unidad de Planeación del Sector Transporte con el propósito de mejorar la eficiencia y eficacia de la planeación y la regulación en el Sector Transporte.

### **1.2.1.4. Plan de Expansión Portuaria**

A través del documento Conpes 3744 y el Decreto 1099 de 2013, se adopta el Plan de Expansión Portuaria: Política portuaria para un país más moderno, el cual presenta un análisis de las potenciales necesidades de ampliación de la capacidad portuaria por litoral y tipo de carga e identifica la inversión pública y privada que debe promoverse. Por otra parte, define una nueva metodología para las contraprestaciones portuarias, que mejora sustancialmente y de manera equilibrada los ingresos de la Nación y que son fuente de financiación de obras para la promoción del sector portuario, fórmula que aplicará a los beneficiarios de permisos portuarios de nuevos proyectos y a quienes modifiquen sustancialmente los contratos en ejecución.

---

<sup>3</sup> Proyectos que requieran más de 30 años deberán ser aprobados por el Consejo Superior de Política Económica y Social - CONPES



### **1.2.1.5. Creación de la ANI**

Se creó la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) mediante el decreto 4165 de 2011 en reemplazo del Instituto Nacional de Concesiones, con el propósito de adaptar la institución a las condiciones del mercado y otorgarle una estructura acorde con las necesidades actuales para lograr una mayor eficiencia y eficacia en el desarrollo de los proyectos de Asociaciones Público Privadas del Sector Transporte.

El proceso de transformación permitió un fortalecimiento de las funciones, de la estructura organizacional y del capital humano. Así mismo, se establecieron como principios rectores la transparencia, el servicio al ciudadano, la autonomía técnica y estándares de gobierno corporativo, y la gestión por resultados con el objetivo de posicionar a la ANI como una entidad reconocida internacionalmente por el desarrollo de proyectos de infraestructura a través de la participación privada. Asimismo, a través del decreto 4164 de 2011 se trasladaron a la ANI las competencias de la Aerocivil relacionadas con la estructuración, celebración y administración de las concesiones aeroportuarias.

### **1.2.2 Regularizar y Acelerar Contratos Existentes**

Con relación a la gestión y seguimiento contractual a los proyectos se emprendieron las siguientes acciones:

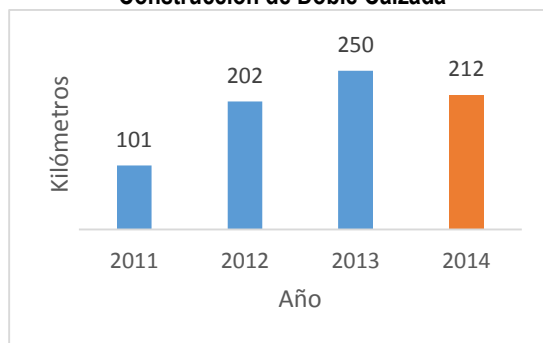
- 1) Se orientó la gestión a los resultados: Regularización de proyectos y establecimiento de metas físicas por proyecto.
- 2) Se desarrollaron herramientas para la gestión contractual: Sistematización de la información (Project, CISA) y trazabilidad de decisiones y soporte documental (Bitácora).
- 3) Se fortaleció la estructura organizacional para la supervisión: Se crearon equipos de trabajo por proyecto y se fortaleció el rol de las interventorías.
- 4) Se fortaleció la capacidad de gestión socio-ambiental y predial con mejor enfoque de seguimiento y personal dedicado
- 5) Se fortaleció la gestión financiera y de riesgos, a través de lo cual se redujeron los pasivos de la entidad (contingencias).
- 6) Se fortaleció la gestión jurídica y la defensa judicial.

Todas las acciones emprendidas con el objetivo de regularizar y acelerar los contratos existentes tuvieron un efecto positivo sobre cada uno de los contratos de concesión de acuerdo al modo de transporte. A continuación se hace énfasis en los resultados de cada modo de transporte.

#### **1.2.2.1. Fortalecimiento de la Gestión e Interventoría de Concesiones Viales**

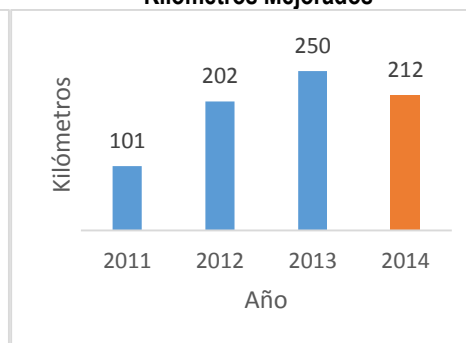
En 2010 el país contaba con 743 km de doble calzadas, la Agencia Nacional de Infraestructura a través de los proyectos de concesión ha construido 554 km de nuevas doble calzada, 80 km de calzada sencilla, 6,1 km de túneles, 127 puentes, ha mejorado 903 km y ha mantenido, operado y administrado más de 5.176 km de vías carreteras durante el periodo 2011-2013 (Ver gráfico No. 3 y 4).

**Gráfico No. 3**  
**Construcción de Doble Calzada**



Fuente: ANI

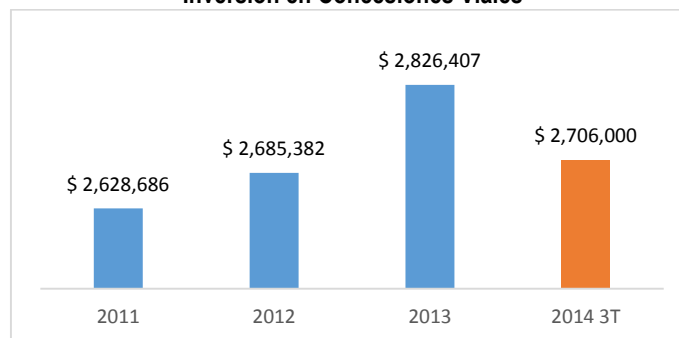
**Gráfico No. 4**  
**Kilómetros Mejorados**



Fuente: ANI

En promedio durante el periodo 2002-2010 se construían 60 km de doble calzada anuales. En el periodo 2011-2014 se construyeron en promedio 191 km de doble calzada por año, construyéndose 212.36 km en el 2014, desde 2011 al tercer trimestre de 2014 se han invertido aproximadamente \$ 11 billones en construcción y mejoramiento de vías concesionadas. (Ver gráfico No. 5). Además, se garantizó que cada una de las concesiones contara con una interventoría integral con plazos mínimo de tres (3) años, permitiendo un mayor apoyo a la gestión contractual de la entidad.

**Gráfico No. 5**  
**Inversión en Concesiones Viales**



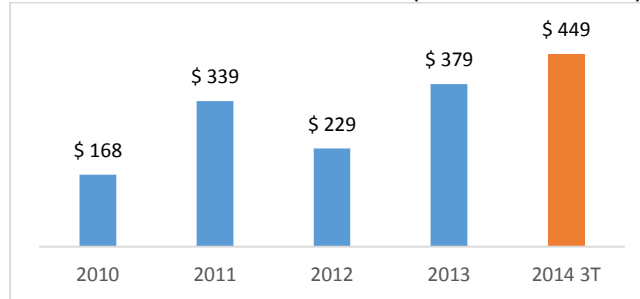
Fuente: ANI (cifras en millones de pesos)

### 1.2.2.2. Mejoramiento de la Gestión de Concesiones Portuarias

Al cierre de 2013 se movilizaron 183 millones de toneladas de carga producto del comercio exterior, superando la meta propuesta por el Gobierno Nacional de movilizar 170 millones de toneladas. Durante el periodo 2011-2013 se finalizó el dragado de acceso a Buenaventura y Ciénaga y se ejecutaron grandes obras de infraestructura portuaria aumentando la capacidad y velocidad de carga en los puertos más importantes del país y para finales de 2014 la gran mayoría de puertos habían finalizado la construcción de los sistemas de cargue directo (American Port Company, Puerto Bolívar, Puerto Brisa, Puerto Nuevo, entre otros), lo cual permitió pasar de una inversión en infraestructura portuaria de US\$ 168 millones en 2010, a US\$449 millones en los primeros nueve meses de 2014.

Entre 2011 y el tercer trimestre de 2014 se realizaron inversiones en zonas portuarias de uso público por valor US\$1.396 millones, de los cuales el valor parcial de 2014 es el año de mayor inversión, con US\$449 millones de dólares (Ver gráfico No. 6). De acuerdo a estimaciones, por un peso invertido en las zonas de uso público se invierte un peso en la zona de uso privado, por lo tanto el efecto de la inversión portuario es aproximadamente el doble a la registrada en la zona de uso público.

**Gráfico No. 6**  
**Inversión en Concesiones Portuarias (Zona de Uso Público)**



*Cifras en Millones de Dólares*  
*Fuente: ANI*

### 1.2.2.3. Regularización de Concesiones Férreas

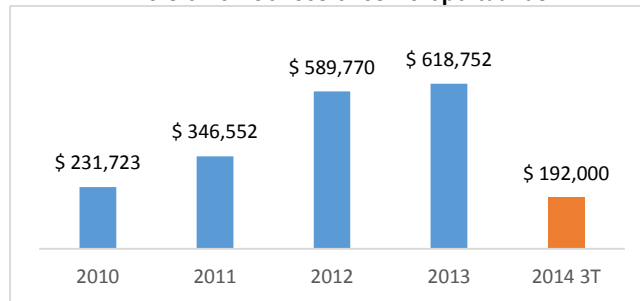
En el periodo 2011 – 2013 se incrementó en un 22% el transporte de toneladas de carga transportadas en tren y se construyeron 45 km de segunda línea férrea entre Chiriguaná y Santa Marta. Además, se recuperó de la quiebra a la Red Férrea del Pacífico. Durante 2009 y 2010 el Ferrocarril del Oeste movilizó 254.000 y 259.000 toneladas de carga, respectivamente. No obstante, la Ola Invernal 2010-2011 afectó la infraestructura ferroviaria ocasionando la suspensión de las operaciones en la vía férrea. En el año 2014 se transportaron 42.9 millones de toneladas en las vía férreas concesionadas.

El Concesionario, con el acompañamiento de la ANI, inició un proceso de recuperación de la infraestructura férrea. El 2 de agosto de 2012, se reactivó la movilización de carga entre el Puerto de Buenaventura y el municipio de Yumbo. Desde entonces y hasta el 31 de diciembre de 2014 en el tramo se han movilizado 292.000 toneladas de carga. Actualmente el Ferrocarril del Pacífico cuenta con un transporte de carga mensual promedio de 14.500 toneladas mensuales y ha adquirido nueva maquinaria (dos locomotoras serie U18) y equipo ferroviario.

### 1.2.2.4. Subrogación de concesiones Aeroportuarias

A través de los decretos 4164 y 4165 de 2011 se trasladaron las competencias de la Aerocivil relacionadas con la estructuración, celebración y administración de las concesiones aeroportuarias a la ANI. El 31 de diciembre de 2013 la Aerocivil subrogó a la ANI la gestión contractual de diez y ocho (18) aeropuertos a través de siete (7) contratos de concesión. Durante el periodo 2011 – 2014 se invirtieron aprox. \$1,8 billones en aeropuertos concesionados (Ver gráfico No. 7).

**Gráfico No. 7**  
**Inversión en Concesiones Aeroportuarias**



Cifras en Millones de Pesos  
Fuente: Aerocivil

### 1.2.3 Atender Efectos de Ola Invernal

Para atender los daños y efectos de la Ola Invernal 2010-2011 sobre la infraestructura de transporte concesionada la ANI se propuso una estrategia de tres fases:

#### ***Fase I. Intervenciones con carácter de urgencia: Atención inmediata a los corredores afectados por la emergencia con el objetivo de permitir la transitabilidad***

El Gobierno Nacional declaró la emergencia invernal mediante Decreto 4580 de 2010 para ampliar los mecanismos de respuesta y atención institucionales ante la grave crisis humanitaria y los daños en la infraestructura que ocasionó la Ola Invernal 2010-2011. Con el propósito de permitir la transitabilidad inmediata de las vías afectadas por la Ola Invernal y garantizar la seguridad de los usuarios se expidió el Decreto 4823 de 2010 por medio del cual los contratistas y concesionarios del Estado debían contribuir solidariamente a la atención de la emergencia para restablecer el servicio de transporte, y los costos y gastos asociados a las intervenciones serían remunerados por el Estado a precio de mercado.

El Fondo Nacional de Calamidades, a través del Convenio Interadministrativo No. 1005-09-663-2011 de octubre de 2011, se comprometió a transferir a través de la Fiduciaria La Previsora S.A., recursos a la ANI para remunerar las intervenciones de carácter urgente que ejecutaron los contratistas y concesionarios para permitir la transitabilidad en los corredores afectados.

#### ***Fase II: La rehabilitación de los corredores afectados previo a la emergencia***

A través del Convenio Interadministrativo suscrito entre el Fondo Nacional de Calamidades y la ANI, ambas entidades determinaron los recursos y la cantidad de infraestructura que debía ser rehabilitada como consecuencia de la afectación por la Ola Invernal 2010-2011, para lo cual se realizó un estudio integral y se definió la distribución de riesgo en cada caso específico, reconociendo al contratista las obras que excedían la órbita contractual y que fueren desatadas únicamente con ocasión de la emergencia invernal.

#### ***Fase III: La adaptación al cambio climático a través de la reconstrucción de los puntos críticos y vulnerables de la infraestructura para evitar afectaciones en el futuro próximo por fenómenos naturales.***

El Gobierno Nacional mediante el Decreto 4819 de 2010, creó el Fondo de Adaptación, cuyo objeto consiste en la recuperación, construcción y reconstrucción de las zonas afectadas por la Ola Invernal 2010-2011. El Ministerio de Transporte y la ANI postularon ante el Fondo de Adaptación las obras de adaptación al cambio climático que no habían sido atendidas por los recursos del Fondo de Calamidades dado su alto costo.

La contratación de las intervenciones para la adaptación al cambio climático se realizó directamente entre el Fondo de Adaptación y el Concesionario, con su propia interventoría, costos y diseños. La ANI únicamente presta acompañamiento técnico al Fondo de Adaptación a través de un convenio interadministrativo entre las partes.

Si bien las intervenciones con recursos del Fondo Nacional de Calamidades solamente buscaban restablecer la función vial básica de transitabilidad y la rehabilitación de la infraestructura más afectada, se invirtieron aprox. \$85.000 millones en distintos tipos de intervenciones en 7 principales corredores. Por otra parte, a través del Fondo de Adaptación actualmente se ejecutan intervenciones (aprox. 57 puntos críticos y otras obras) en ocho (8) corredores por un costo aproximado de \$340.000 millones. (Ver cuadro N° 1 y 2).

**Cuadro No. 1**  
**Proyectos ANI - Fondo de Adaptación**  
**Atención de sitios críticos de la Red Vial Nacional Concesionada, afectados por Fenómeno La Niña 2010 -2011**

Objeto	Valor Actualizado	Tipo de Contrato	Fecha de Inicio	Fecha de Terminación	Avance
Estudios y diseños técnicos Fase III "Recuperación sitios críticos Autopista Medellín - Bogotá".	\$ 1,730	Estudios y Diseños	26-mar-13	26-ago-13	100%
Recuperación sitios críticos Armenia-Pereira-Manizales	\$ 300	Estudios y Diseños	18-mar-13	18-jul-13	100%
Estudios y Diseños técnicos "Recuperación sitios críticos Autopista Bogotá – Villeta"	\$ 2,096	Estudios y Diseños	18-mar-13	18-ago-13	100%
Estudios y Diseños técnicos y de detalle, Fase III, "Realce de la rasante de la variante Teletón"	\$ 108	Estudios y Diseños	11-mar-13	11-may-13	100%
Desarrollo y ejecución del proyecto "Realce de la rasante de la variante Teletón"	\$ 9,470	Construcción	26-jul-13	25-may-14	100%
Obras de emergencia para la protección de la banca de la vía en el PR 43+000, de la carretera Neiva - Espinal (Sector "La Vega del Muerto")	\$ 3,788	Construcción	12-sep-13	19-oct-14	100%
Obras para la recuperación de ocho (8) sitios críticos en la autopista Bogotá – Medellín	\$ 55,932	Construcción	29-oct-13	28-sep-15	73%
Obras para la recuperación de sitios críticos en la Autopista Medellín – Bogotá	\$ 51,477	Construcción	20-ene-14	19-nov-15	50%
Obras para la recuperación de sitios críticos de la carretera Armenia – Pereira – Manizales.	\$ 44,534	Construcción	13-feb-14	16-dic-15	25%
Interventoría Estudios y diseños fase III y de construcción de los sitios de la red vial concesionada afectados por el Fenómeno de la Niña 2010-2011 (Sitios Críticos)	\$ 12,977	Interventoría Sitios Críticos Concesiones	17-mar-13	31-dic-15	58.50%
Obras para el realce de la rasante de la vía La Bodega - Mompox	\$ 46,243	Construcción	22-ene-14	21-may-15	38%

Objeto	Valor Actualizado	Tipo de Contrato	Fecha de Inicio	Fecha de Terminación	Avance
Obras para la reconstrucción y estabilización de sitios críticos en la Vía Bogotá - Villeta	\$ 22,957	Construcción	20-oct-14	17-mar-16	2%
Reconstrucción y estabilización de sitios críticos en la autopista Medellín - Bogotá.	\$ 15,357	Construcción	25-nov-14	24-feb-16	0%
Construcción Cúcuta - Pamplona (13 sitios críticos)	\$ 54,045	Construcción	02-jul-13	01-oct-14	100%
Interventoría Construcción Cúcuta - Pamplona	\$ 4,771	Interventoría obra	02-jul-13	01-nov-14	100%
Estudios y diseños 27 sitios críticos, Cúcuta - Pamplona	\$ 1,220	Consultoría	06-nov-13	20-jun-14	100%
Interventoría Estudios Cúcuta - Pamplona	\$ 474	Interventoría consultoría	06-nov-13	20-jun-14	100%
Construcción Cúcuta - Pamplona (23 sitios críticos)	\$ 34,912	Construcción	05-ago-14	04-oct-15	19.13%
Construcción Cúcuta - Pamplona (4 sitios críticos)	\$ 30,710	Construcción	05-ene-15	04-sep-16	0.00%
Interventoría Construcción Cúcuta - Pamplona (23 y 4 sitios críticos)	\$ 6,556	Interventoría obra	05-ago-14	04-oct-16	11.03%
<b>Total</b>	<b>399,656</b>				

Fuente: ANI - Cifras en millones de pesos

Los contratos 012, 032, 069 y 070 de 2014 se hallan suspendidos en espera de pronunciamientos de la ANLA; además la Variante de la Paz del contrato N° 002 de 2014.

**Cuadro No. 2**  
**Proyectos ANI - Fondo de Adaptación**

**Atención de sitios críticos de la Red Férrea Nacional Concesionada, afectados por Fenómeno La Niña 2010 -2011**

Objeto	Valor Actualizado	Tipo de Contrato	Fecha de Inicio	Fecha de Terminación	Avance
Obra de los sitios críticos de la Red Férrea del Pacífico.	\$ 7,521	Construcción	25-feb-14	24-abr-15	88%
Interventoría Reconstrucción y estabilización sitios críticos Red Férrea del Pacífico.	\$ 675	Supervisión	25-feb-14	24-abr-15	95%
Estudios y diseños técnicos de detalle Fase III, recuperación sitios críticos Red Férrea del Pacífico.	\$ 200	Estudios y Diseños	28-oct-13	31-ene-14	100%
Interventoría Recuperación sitios Críticos Red Férrea del Pacífico.	\$ 51	Supervisión	28-oct-13	31-ene-14	100%
Interventoría Recuperación sitios Críticos Red Férrea del Pacífico.	\$ 125	Supervisión	31-ene-14	30-dic-14	100%
Estructuración Red Férrea del Pacífico (Buga-Buenaventura)	\$ 5,756	Estudios y Diseños	21-feb-14	20-jul-15	59%
Interventoría Estructuración Red Férrea del Pacífico (Buga-Buenaventura)	\$ 1,548	Supervisión	21-feb-14	20-jul-15	63%
<b>Total</b>	<b>15,877</b>				

Fuente: ANI - Cifras en millones de pesos

Adicionalmente se están estructurando proyectos a través de este Fondo que permitirán reforzar la infraestructura que fue más afectada durante dicho periodo. El estado de estos contratos se presenta en el Cuadro N° 3.

Objeto	Valor Actualizado	Tipo de Contrato	Fecha de Inicio	Fecha de Terminación	Avance
Estructuración 1. Bogotá – Bucaramanga, 2. Bucaramanga – Pamplona, 3. Duitama – Pamplona – Cúcuta, 4. Norte de Santander, 5. Transversales Carare – Cusiana – Boyacá, 6. Honda – Manizales – Villeta	\$ 47,824	Estructuración Técnica, Legal y Financiera (Estudios y Diseños)	25-nov-13	25-mar-15	57.50%
Interventoría integral al Contrato 185 de 2013 para la estructuración integral de los 6 corredores viales	\$ 6,759	Interventoría	6-feb-14	23-ene-15	98.20%

Fuente: ANI – Cifras en millones de pesos

## 1.2.4 Estructurar Los Proyectos para Cerrar la Brecha

### 1.2.4.1. Programa de 4ª Generación de Concesiones Viales

A través del documento CONPES 3760 de 2013 el Gobierno Nacional declara de importancia estratégica para el país el programa de Cuarta Generación de Concesiones Viales (4G), programa que permitirá al país desarrollarse aceleradamente y ser más competitivo para enfrentar los retos del comercio global, generando más empleos y entregando a los colombianos vías de primera calidad al final de ésta década reduciendo los tiempos de desplazamiento entre los centros productivos y los puertos en un 30% y disminuyendo los costos de operación vehicular en un 20%.

Las 4G llevarán desarrollo y trabajo a 24 departamentos y generarán más de 180.000 empleos directos, lo cual permitirá reducir la tasa de desempleo durante la etapa de construcción de los proyectos en 1% y generará un efecto multiplicador en el PIB de aprox. de 1,5%.

El programa 4G encuadra más de 40 proyectos con una longitud de más de 8.000 km y la construcción de cerca de 1.300 km de nuevas doble calzadas, 141 km de túneles y 150 km de viaductos por un valor aproximado de \$47 billones de pesos. Se espera que durante el 2014 se adjudiquen 19 proyectos viales por un valor aprox. a los \$24 billones de pesos en obras.

Desde el 22 de mayo de 2014, fecha de la primera adjudicación de los proyectos 4G (Pacífico 2), hasta el 5 de diciembre, con la adjudicación de Mulaló – Loboguerrero, se realizaron las adjudicaciones de los diez (10) proyectos de Primera Ola, siendo estos:

1. Autopistas Conexión Pacífico 1 (Ancón Sur - Camilo C- Bolombolo), \$1,79 Billones
2. Autopista Conexión Pacífico 2 (Bolombolo – La Pintada - La Primavera), \$0,91 Billones
3. Autopista Conexión Pacífico 3 (La Pintada- La Virginia) \$1,3 Billones
4. Girardot - Puerto Salgar (\$0,92 Billones)

5. Cartagena – Barranquilla (\$0,96 Billones)
6. Ocaña – Gamarra (\$1,2 Billones)
7. Perimetral Oriente Cundinamarca (\$1,19 Billones)
8. Mulaló – Loboguerrero. (\$1,19 Billones)
9. Autopista Conexión Norte (Remedios, Zaragoza y Caucasia), \$0,98 Billones
10. Autopista al Río Magdalena 2 (Remedios, Alto de Dolores, Puerto Berrio, Variante Puerto Berrio, Conexión Ruta del Sol), \$1,37 Billones

Adicionalmente se realizaron los trámites de estructuración y presupuestales requeridos para iniciar los procesos licitatorios de los proyectos que hacen parte de la Segunda Ola de 4G, los cuales tendrán una inversión de \$14.2 billones. Estos proyectos son:

1. Neiva – Girardot (\$2.3 billones)
2. Villavicencio – Yopal (\$2.5 billones)
3. Rumichaca – Pasto (\$2.2 billones)
4. Puerta de Hierro - Carreto - Palmar de Varela - Carreto - Cruz del Viso (\$1.2 billones)
5. Santana - Mocoa – Neiva (\$3.0 billones)
6. Santander de Quilichao – Popayán, (\$1.6 billones)
7. Barrancabermeja – Bucaramanga
8. Sisga - El Secreto (\$928,000 millones)
9. Autopista Mar 1 (Túnel de Occidente - San Jerónimo - Santafé de Antioquia – Bolombolo) \$4.4 billones
10. Autopista Mar 2 (Cañas Gordas – Uramita – Mutata – El Tigre) \$3.8 billones

En cuanto a Iniciativas Privadas, la entidad tenía diez y seis (16) proyectos aprobada prefactibilidad, y tres (3) proyectos aprobada factibilidad, los cuales se encontraban en trámite de revisión por MHCP y DNP. La Iniciativa Privada Girardot Ibagué – Cajamarca surtió el trámite de aprobación y se abrió para consideración del público, siendo adjudicada definitivamente en enero de 2015.

#### **1.2.4.2. Recuperación Red Férrea**

En el 2013, la ANI adjudicó la rehabilitación, mantenimiento y operación de 875 km de líneas férreas entre la Dorada - Chiriguaná y Bogotá-Belencito por una inversión aprox. de \$ 177.000 millones de pesos. En el corto plazo se espera poner en operación la línea férrea Bogotá – Belencito y la Dorada – Chiriguaná. La ANI ha recibido doce (12) iniciativas privadas cuya propuestas de inversión superan los \$30 billones, de las cuales cuatro (4) se han rechazado, cinco (5) se encuentran adelantando los estudios de factibilidad y tres (3) se encuentran en análisis de prefactibilidad por parte de la ANI. De estas iniciativas privadas, las que tienen como objeto la movilización de carga, han propuesto la financiación 100% a cargo del privado. Por su parte, los proyectos para movilización de pasajeros han presentado requerimientos de inversión acordes con el tope establecido en la Ley 1508 de 2012, para lo cual se están realizando los trámites respectivos para determinar su financiación.

Las iniciativas privadas se han enfocado en invertir en los siguientes corredores:

- 1) Ciénaga – Mamatoco – Sociedad portuaria de Santa Marta
- 2) La Dorada – Chiriguaná
- 3) Bogotá - Belencito



- 4) Tres troncales de trenes de cercanías para Bogotá
- 5) Construcción de la variante Buga – Loboguerrero
- 6) Desarrollar el caso de negocios para el proyecto integrado Minas Paz del Río – Tren del Carare
- 7) Túnel bajo la Cordillera Central, semejante al proyecto Trasandino entre Argentina y Chile

#### **1.2.4.3. Ampliación Capacidad Portuaria**

La Agencia ha otorgado diez (10) contratos de concesiones portuarias entre 2011 y 2014, en los departamentos de Bolívar, Guajira, Magdalena, Nariño y Valle del Cauca y en proceso se encuentran 27 iniciativas portuarias. La ANI espera mantener el ritmo de inversión en las zonas portuarias desarrolladas (Guajira, Santa Marta, Cartagena, Golfo de Morrosquillo y Buenaventura) por aprox. US\$ 400 millones año. Y de igual forma, se propone consolidar la actividad portuaria en las zonas de Urabá y Tumaco.

#### **1.2.4.4. Ampliación Capacidad Aeroportuaria**

A final de diciembre se realizó la adjudicación del proceso licitatorio para el aeropuerto de Barranquilla al concesionario Aeropuertos de Colombia, con inversiones por \$345,453 millones. Por otra parte, la licitación para los aeropuertos de Neiva, Armenia y Popayán, con inversiones previstas de \$250,000 millones, fue declarada desierto, por lo cual se abrirá un nuevo proceso en el 2015.

Igualmente En concesiones aeroportuarias se realizaron grandes obras, como la puesta en servicio del nuevo muelle internacional y nacional del Aeropuerto El Dorado y el mejoramiento del Aeropuerto de Cartagena. Se contrataron las ampliaciones en los aeropuertos de Centronorte y Nororient

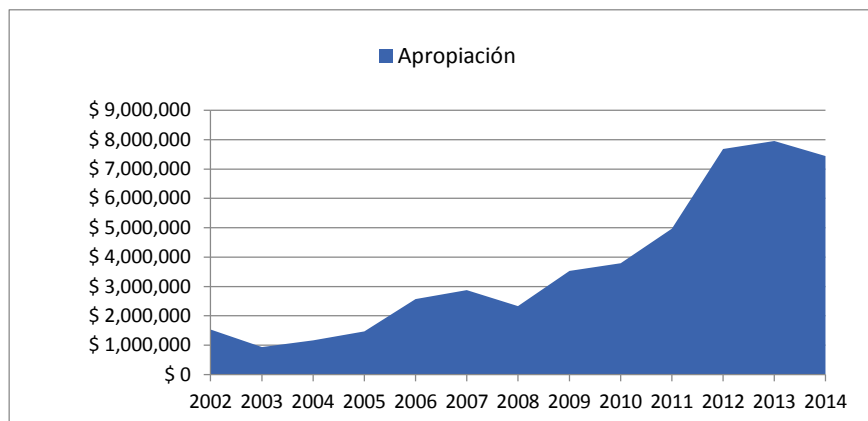
### **1.3. IMPACTO MACROECONÓMICO**

#### **1.3.1 Inversión Sectorial**

El sector transporte (Ministerio de Transporte, INVIAS, ANI, AEROCIVIL) aceleró la inversión en infraestructura pasando de un presupuesto sectorial de \$3,5 billones en el 2010 a cerca de \$8,2 billones en el 2013, y \$7.0 billones en 2014, lo cual se traduce que en el 2010 se invertía 0,6% del PIB en infraestructura y en la actualidad se invierte un 1,2% del PIB.

En promedio durante el periodo 2011-2014 anualmente se invirtieron \$6.9 billones en infraestructura de transporte y servicios conexos, en comparación en el periodo 2002 – 2012 en promedio se invirtieron \$2.2 billones anuales (ver gráfico No. 8). De igual forma, la ejecución presupuestal del sector pasó de 49% en el 2002 a 94.7% en el 2014.

**Gráfico No. 8  
Apropiación Presupuestal Sector Transporte 2002-2014**



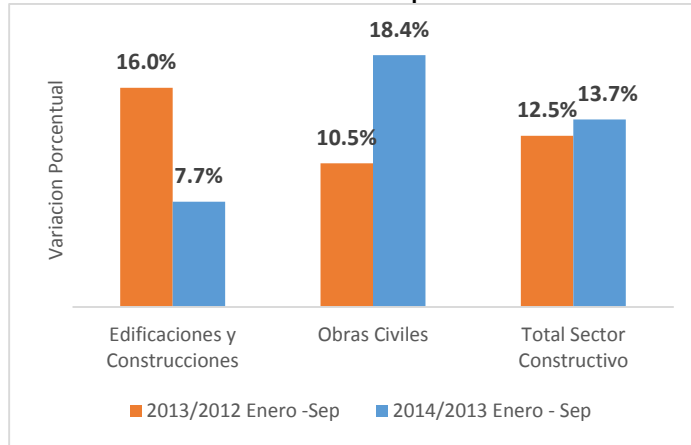
Fuente: Ministerio de Transporte (Cifras en millones de pesos)

### 1.3.2 Indicadores Macroeconómicos

Los esfuerzos del Gobierno Nacional, el Sector Transporte y la ANI permiten evidenciar a través de los indicadores macroeconómicos un 'boom' del sector de la infraestructura de transporte, posicionándolo como una de las locomotoras del desarrollo nacional.

El PIB del sector constructivo ha presentado un comportamiento positivo entre 2011-2014 pasando de un crecimiento del +6,0% en el 2012 a +9,8% en el 2013 y 13,7% entre enero - septiembre de 2014, consolidándose así como el sector que más impulsó la inversión y el crecimiento nacional durante el cuatrienio. El PIB del sector constructivo se conforma través de dos grupos económicos, el subsector de la construcción de edificaciones y el subsector de las obras civiles e ingeniería, ambos subsectores presentan una tendencia creciente desde 2011. Las obras civiles pasaron de un crecimiento del +10,5% en el 2013 a un +18,4% en el 2014 y las edificaciones pasaron de un crecimiento del +16,0% en el 2013 a +7,7% en el 2013 (Ver gráfico No. 9).

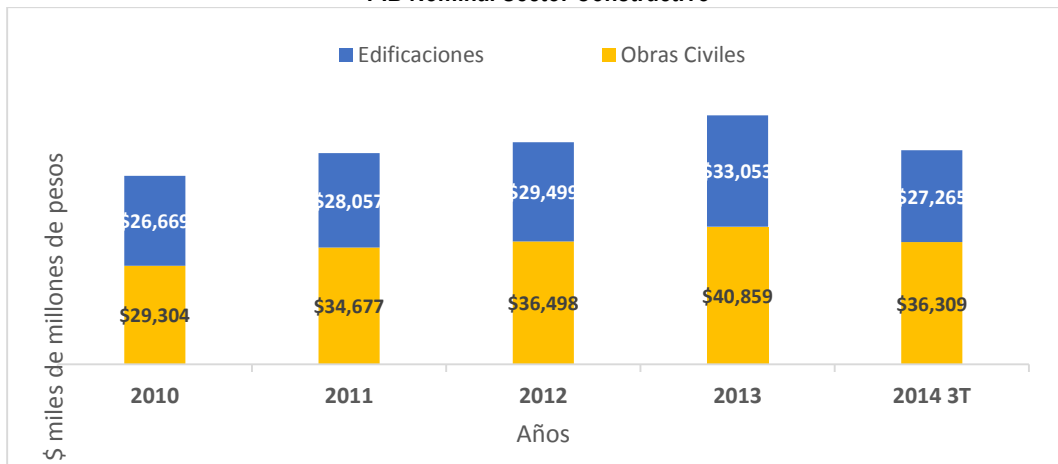
**Gráfico No. 9**  
**PIB Sector Constructivo por Subsector**



Fuente: DANE – Cuentas Trimestrales

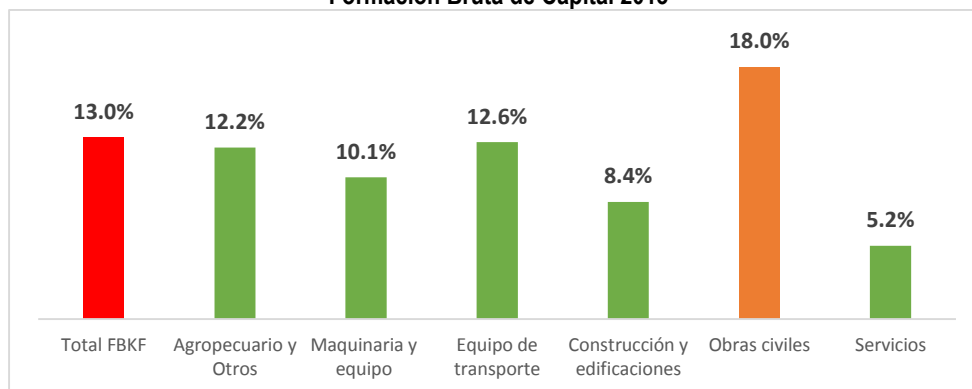
En el periodo enero – septiembre del 2014, el PIB nominal del sector constructivo fue de aprox. \$63,5 billones de los cuales \$27,2 billones corresponden al subsector de las edificaciones y \$36,3 billones al sector de las obras civiles; el sector transporte del nivel nacional representa aprox. el +25% de la inversión de las obras civiles del país (ver gráfico No.10). Entre 2010 y 2014 la inversión en obras civiles pasó de aprox. \$29 billones a aprox. \$40 billones, lo cual representa un crecimiento del +27,5%. De acuerdo al DANE, el crecimiento de la economía colombiana durante el 2014 en gran medida se explica por el crecimiento de la inversión, la cual aumentó por la dinámica de la construcción y obras civiles (DANE, Informe PIB III-2014) (Ver gráfico No. 11).

**Gráfico No. 10**  
**PIB Nominal Sector Constructivo**



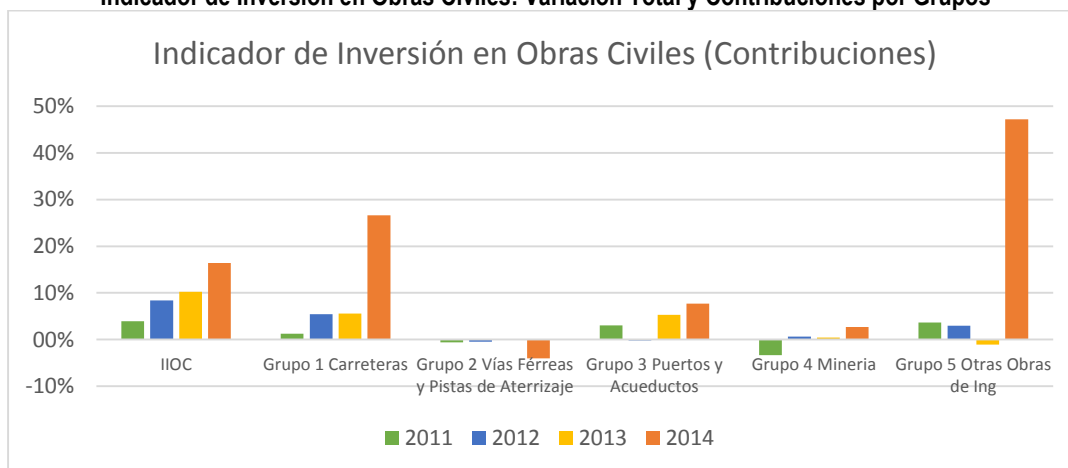
Fuente: DANE – Cuentas Trimestrales

**Gráfico No. 11**  
**Formación Bruta de Capital 2013**



El Indicador de Inversión en obras civiles (IIOC) del DANE ha presentado una tendencia positiva y creciente entre 2011-2014 pasando de una variación en 2011 de +4,0% a un +16,4% en el periodo enero - septiembre 2014. El crecimiento constante del IIOC es resultado del significativo aumento de la inversión en obras viales y portuarias, y parcialmente por la inversión en minería y otras obras de ingeniería (Ver gráfico No. 12).

**Gráfico No. 12**  
**Indicador de Inversión en Obras Civiles: Variación Total y Contribuciones por Grupos**



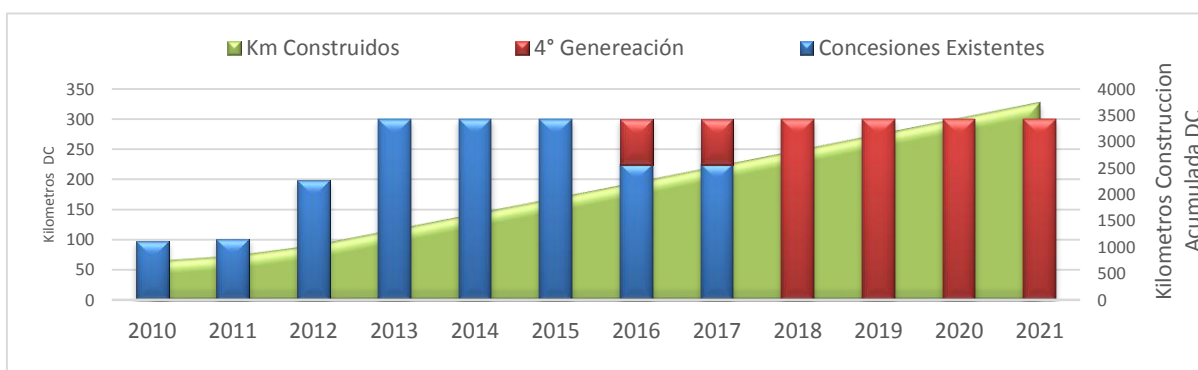
Fuente: DANE – Cuentas Trimestrales

Las políticas, programas y proyectos del Sector Transporte que actualmente se encuentran en ejecución, licitación o estructuración tienen como objetivo superar el histórico rezago en infraestructura del país en todos los modos de transporte, garantizando en el largo plazo una inversión del 3% del PIB en infraestructura de transporte, lo cual beneficiara el crecimiento de la económica colombiana y la calidad de vida de los ciudadanos.

## 1.4. PROYECCIONES DE INVERSIÓN 2015 – 2021

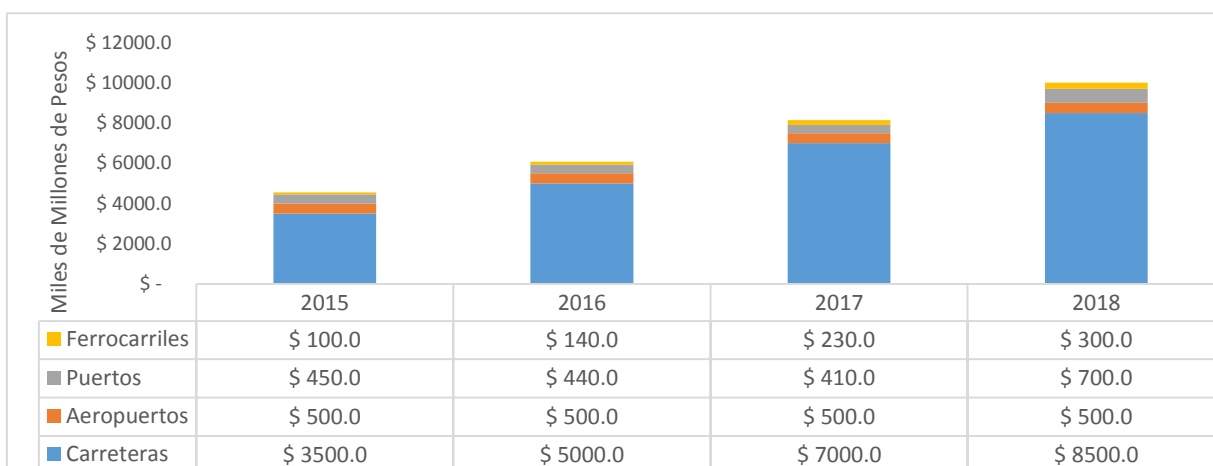
A través del programa de 4° Generación de Concesiones el Gobierno Nacional y el Sector Transporte espera mantener un ritmo de construcción de dobles calzadas de 300 km anuales entre 2015 y 2021 con el objetivo de ampliar la capacidad de la Red Vial Nacional (Ver gráfico No. 14) además de la construcción de las dobles calzadas la 4° Generación de Concesiones mejorará la calidad de la infraestructura de más de 8.000 km de la Red Vial Nacional por una inversión aproximada de \$48 billones en obras. Por lo tanto, la 4° Generación de concesiones permitirá en promedio triplicar la inversión que actualmente se ejecuta en concesiones viales. Adicionalmente, la estrategia para revivir el Tren en Colombia atada a las estrategias para mejorar la infraestructura y el nivel de servicios en puertos y aeropuertos, llevarán la inversión privada en infraestructura de los proyectos a cargo de la ANI a niveles de 10 billones anuales a partir del 2018. (Ver gráfico No. 15).

**Gráfico No. 14**  
**Construcción de Doble Calzada (Km)**



Fuente: ANI. Estimación de construcción doble calzadas

**Gráfico No. 15**  
**Estimación Inversión Privada en Infraestructura**



Fuente: ANI. Estimación de futuras inversiones.