



Agencia Nacional de Infraestructura

INFORME DE GESTIÓN

Especial

Ministerio de Transporte



2012



TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	3
1. MARCO INSTITUCIONAL.....	4
2. ESTRUCTURACIÓN DE PROYECTOS.....	7
2.1. Lineamientos de Política.....	7
2.2. Concesiones Viales de Cuarta Generación (4G)	7
2.2.1 Parámetros Técnicos	11
2.2.2 Avance en Estructuración.....	12
2.3. Concesiones Férreas.....	14
2.4. Concesiones Aeroportuarias	15
3. GESTIÓN DE PROYECTOS	16
3.1. Modo Carretero.....	16
3.1.1 Equipo de trabajo.....	17
3.1.2 Interventorías	18
3.1.3 Principales Avances.....	18
3.2. Modo Férreo	26
3.3. Modo Aeroportuario	27
3.4. Modo Portuario	28
4. GESTIÓN INSTITUCIONAL.....	29
4.1. Administración de la Entidad.....	29
4.2. Estructura Organizacional y Planta de Personal.....	30
4.3. Cambio de Sede	30
4.4. Cambio de Imagen	30
4.5. Tecnologías de Información	31
4.6. Promoción y Comunicaciones	31
4.7. Gestión del Riesgo	32
4.8. Control Interno	32
5. GESTIÓN PRESUPUESTAL	33
5.1. Presupuesto 2012 con Ajustes.....	33
5.2. Ejecución Presupuestal	34

INTRODUCCIÓN

El presente informe tiene como objeto señalar y resaltar los principales aspectos de la gestión realizada por la Agencia Nacional de Infraestructura en el periodo comprendido entre enero y diciembre de 2012.

El año 2012 fue significativo en la medida que en este año se realizó la implementación de la nueva estructura de la entidad y se dio inicio a los procesos de contratación de los nuevos proyectos APP.

El documento se divide en cinco partes:

- La primera parte presenta el Marco Institucional en el cual se enuncian las funciones de la Agencia, su naturaleza y las herramientas de Planeación Estratégica que orientan la entidad,
- La segunda parte presenta los proyectos a estructurar en desarrollo del primer objeto misional de la entidad,
- La tercera parte presenta los proyectos que la entidad administra, en desarrollo del segundo objeto misional de la entidad,
- La cuarta parte presenta , la presentación del plan de acción teniendo en cuenta las actividades desarrolladas en cada una de las subgerencias y grupos de trabajo, así como la gestión y logros de cada uno de los modos férreo, portuario y carretero, y finalmente los anexos.
- La quinta parte presenta un resumen del seguimiento a la ejecución presupuestal de la entidad, con base en las directrices establecidas por Presidencia de La República,

Este Informe Ejecutivo de Gestión 2012 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 Directivo¹, este informe se ajustará con base en los resultados consolidados finales.

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, en Plan Estratégico y el Plan de Acción con corte a Diciembre de 2012.

Informe consolidado por:

Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

¹ Numeral 10 Artículo 9 del Decreto 4165 de 2011

1. MARCO INSTITUCIONAL

Con la expedición del Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 se desarrolla el proceso de transformación del Instituto Nacional de Concesiones - INCO - en la Agencia Nacional de Infraestructura, de acuerdo a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo en cuanto al interés del Gobierno Nacional en desarrollar una entidad que se encamine a mejorar la infraestructura Nacional, buscando atraer la participación del sector privado, bajo altos estándares de calidad y profesionalismo.

La coyuntura nacional requiere un proceso de impulso en materia de competitividad pues el país se encuentra en un momento de vital importancia en materia económica y comercial. La infraestructura en transporte se consolida como una de las grandes prioridades del gobierno, y por ello la Agencia Nacional de Infraestructura juega un rol trascendental en su institucionalidad.

Este año se caracterizó por la organización de la estructura organizacional de la entidad, la vinculación de personal, la definición de procesos y procedimientos en la entidad orientados a un fortalecimiento de la entidad ante el sector privado y las demás entidades del gobierno.

Objeto

La Agencia Nacional de Infraestructura, tendrá por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesión 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 Asociación Público Privada para otro tipo infraestructura pública cuando así lo determine el Gobierno Nacional, dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación.

Para el desarrollo de sus funciones, la entidad cuenta con las siguientes áreas misionales y de apoyo:

- La Vicepresidencia de Estructuración buscará fortalecer la gestión de promoción de los proyectos APP para atraer la atención de inversionistas nacionales y extranjeros, con un esfuerzo importante en la atracción de recursos extranjeros. Así mismo será la encargada de desarrollar y revisar los productos técnicos de los procesos de estructuración de proyectos APP. Un componente importante de esta área es la Gerencia de Iniciativa Privada, la cual buscará atender a los potenciales inversionistas interesados en la estructuración de proyectos o en la presentación de proyectos estructurados.
- La Vicepresidencia de Gestión Contractual será la responsable de manejar el grupo de gerentes de proyecto quienes tendrán la visión integral del contrato, manejarán

la relación con el concesionario y el interventor, y también manejarán un grupo de profesionales que serán los encargados de hacer seguimiento a las variables técnicas y financieras del contrato para la fase de post-adjudicación de los proyectos APP en los modos de transporte a cargo de la entidad.

- La Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno, será la dirección de apoyo a los temas misionales. Esta dirección deberá hacer la planeación tanto de la entidad, como de los proyectos APP, desarrollará estudios de pre-factibilidad, administrará, evaluará e identificará los riesgos de los proyectos APP. Adicionalmente manejará los procesos de gestión del conocimiento, y como función importante, será la encargada de asesorar y dotar a los procesos de las herramientas tecnológicas adecuadas para mejorar la gestión y control de los procesos, para la toma de decisiones, así como velar por la integralidad y consistencia de los sistemas de información de la entidad.
- La Vicepresidencia Jurídica se fortalecerá para asesorar los procesos misionales de una forma adecuada, coordinada y consistente. Se busca que esta vicepresidencia cuente con una gerencia de contratación que sea la dueña de los procesos de contratación misionales y de funcionamiento, garantice la transparencia en el proceso y sea el custodio de los contratos junto con sus antecedentes. También contará con la gerencia de defensa del estado, que será la que maneje la relación con los abogados externos que lleven los procesos judiciales y tutelas de la entidad y le haga el adecuado seguimiento a los procesos de defensa de la entidad. Contará con una coordinación de pólizas y garantías, experta en revisar y determinar si las garantías y pólizas están bien constituidas y son adecuadas para los contratos y permisos de cruce de vías. Y por último estará la Gerencia de Asesoría Jurídica quien liderará a las coordinaciones jurídicas de las direcciones misionales.
- La Vicepresidencia Administrativa y Financiera tendrá la responsabilidad de gerenciar sus procesos enfocados a la prestación de servicios al cliente interno y soportar estratégicamente los procesos misionales y de apoyo estratégico para el cumplimiento de la misión de la entidad.

Planeación Estratégica

El Plan Estratégico tiene por objeto establecer las metas del cuatrienio 2010- 2014 de la Agencia Nacional de Infraestructura, estableciendo la planificación como el instrumento en que se enmarca la actuación de la entidad en los modos vial, portuario, férreo y aeroportuario.

Misión

Desarrollamos la infraestructura de transporte nacional a través de APP para generar competitividad y servicio de calidad. Lo hacemos mediante una gestión transparente y confiable, promoviendo el trabajo en equipo, el crecimiento personal y profesional de nuestro talento humano y el bienestar de la sociedad.

Visión

Para el año 2019 la calidad de la infraestructura de transporte nacional estará entre las mejores de Latinoamérica y la ANI será reconocida a nivel mundial como una entidad modelo en la estructuración y gestión de proyectos.

Focos Estratégicos

Para el logro de esta visión, la entidad se ha concentrado en desarrollar los siguientes focos estratégicos, con el cual se guiará la entidad:

1. Desarrollar infraestructura de transporte generadora de competitividad y empleo mediante adjudicación de nuevos proyectos APP
2. Gestionar la construcción oportuna de infraestructura de los contratos existentes que genere competitividad y empleo
3. Generar confianza en ciudadanos, estado, inversionistas, y usuarios de la infraestructura
4. Consolidar equipos de trabajo, efectivos y comprometidos con el desarrollo de la institución.
5. Tomar decisiones oportunas y de alta calidad en forma integral para lograr nuestros objetivos
6. Garantizar sinergia, aprendizaje y transición entre los proyectos existentes y los nuevos proyectos.

2. ESTRUCTURACIÓN DE PROYECTOS

El primer foco estratégico de la entidad es “*Desarrollar infraestructura de transporte generadora de competitividad y empleo mediante adjudicación de nuevos proyectos APP*”. Continuando con el impulso de promoción del 2011, la entidad se propuso consolidar y divulgar los proyectos a su cargo. Así mismo ha definido sus principales proyectos como Para la promoción de proyectos, la entidad desarrolló un portafolio de proyectos, continuando Los siguientes son los proyectos A continuación se presentan las principales acciones y logros desarrollados por la entidad en los proyectos en la vigencia 2012.

2.1. Lineamientos de Política

La Agencia Nacional de Infraestructura realiza un gran trabajo en ajustar los esquemas de desarrollo de proyectos, formulando lineamientos de política para la ejecución del Plan de Gobierno sobre el desarrollo de Infraestructura de Transporte, a través de APP de manera articulada con las entidades del Estado involucradas.

Los objetivos principales de estos esquemas se resumen en los siguientes puntos:

Estructuración Eficaz	<ul style="list-style-type: none">✓ Sector privado como socio estratégico en el desarrollo y financiación de proyectos✓ Proyectos con especificaciones técnicas que promuevan la competitividad✓ Retoma de tramos de concesiones existentes✓ Gestión ambiental y social desde la etapa de estructuración✓ Gestión predial avanzada y enfocada al avance físico de la obra✓ Solución de conflictos en traslado de redes y servidumbres✓ Manejo de riesgos no imputables al contratista
Mejora en Procesos de Selección	<ul style="list-style-type: none">✓ Sistema de precalificación y proceso de selección✓ Ofertas que permitan seguimiento y ejecución eficiente de los contratos
Gestión Contractual Enfocada a Resultados	<ul style="list-style-type: none">✓ Mejorar el cumplimiento de las obligaciones contractuales✓ Principios básicos sobre el giro de aportes y liquidación de pagos e intereses✓ Racionalidad en adiciones

2.2. Concesiones Viales de Cuarta Generación (4G)

La entidad consolidó el portafolio de proyectos a desarrollar en corredores viales que había sido promocionado en el 2011, realizando una socialización con todas las entidades del estado y las regiones por las cuales se encontraba la infraestructura afectada. Adicionalmente, con el apoyo de los estructuradores contratados a través del Convenio

con FONADE, se avanzó en los insumos técnicos, financieros y jurídicos requeridos para su estructuración. Es así que los proyectos quedaron organizados de la siguiente manera:

Corredor Centro Sur

Kilómetros: 779 Km

Total Inversión Obra (MM COP\$): \$2.850

Corredores a Estructurar

- Puerto Salgar - Girardot (205 km)
- Girardot - Neiva (167 km)
- Neiva - Mocoa- Santana (400 km)



Corredor Centro Occidente

Kilómetros: 783Km

Total Inversión Obra (MM COP\$): \$4.960

Corredores a Estructurar

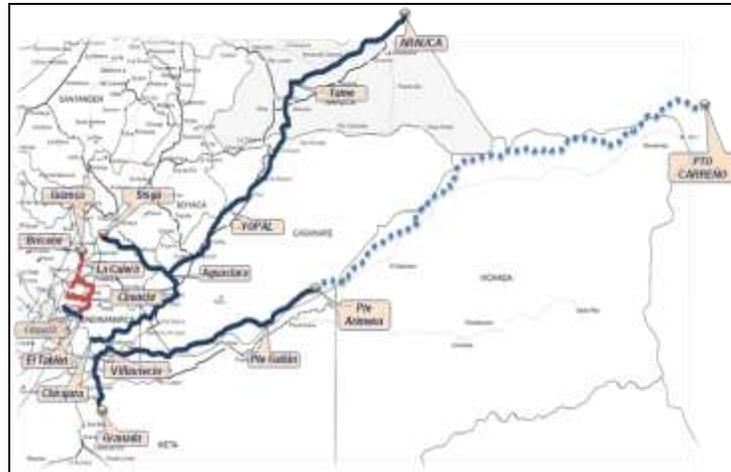
- Ibagué - La Paila (135km)
- Buga - Buenaventura (118km)
- Mulaló - Loboguerrero (90km)
- Santander de Quilichao - Chachagüí/Pasto Rumichaca (440km)



Corredor Centro Oriente

Kilómetros: 1.421Km
 Total Inversión Obra (MM COP\$): \$7.077

- Corredores a Estructurar
- Villavicencio - Arauca (845km)
 - Corredor Perimetral del Oriente (164km)
 - Doble calzada Bogotá - Villavicencio (72km)
 - Malla Vial del Meta (340km)



Corredores Norte

Kilómetros: 1.487 Km
 Total Inversión Obra (MM COP\$): \$5.240

- Corredores a Estructurar
- Cartagena - Barranquilla - Malambo (152 km)
 - Barranquilla - Santa Marta (93km)
 - San Roque - Paraguachón (474 km)
 - Caucasia - Cruz del Viso (434 km)
 - Cereté - Ponedera (334 km)

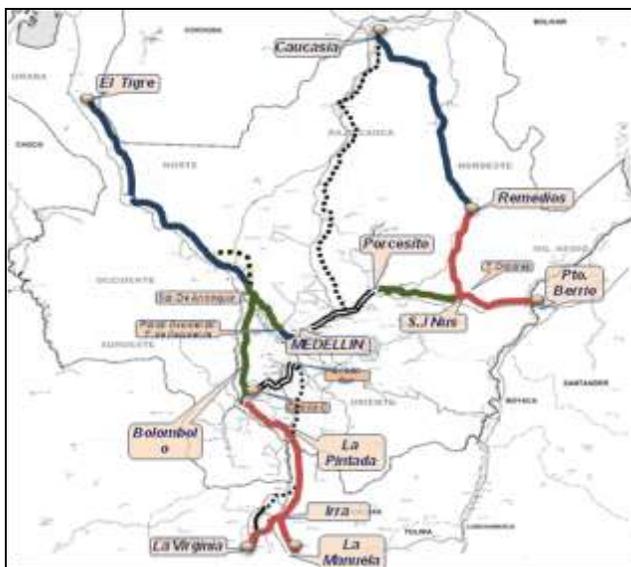


Autopistas de La Prosperidad

Kilómetros: 838 Km
 Total Inversión Obra (MM COP\$):
 \$13.043

Corredores a Estructurar

- Puerto Berrío - Remedios
- La Manuela - La Pintada
- Caucasia - Remedios
- Medellín - La Pintada
- Medellín - El Tigre
- Medellín - Alto Dolores

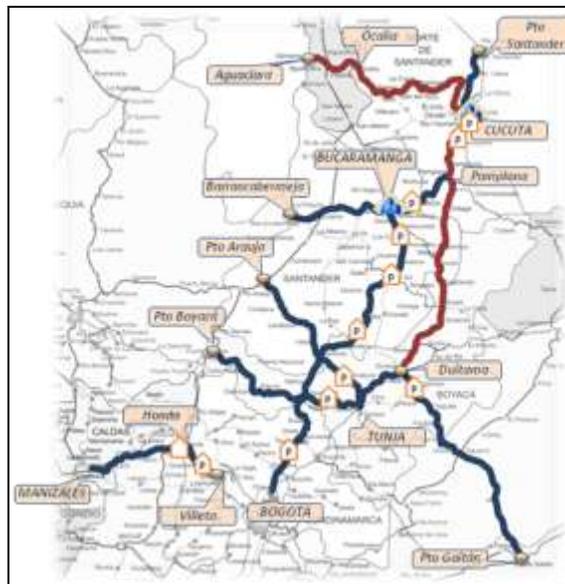


Estructuraciones a través del Fondo de Adaptación

Kilómetros: 2.266 Km
 Total Capex Obra (MM COP\$): \$11.338.835

Corredores a Estructurar

- Manizales - Honda - Villeta (220km)
- Bogotá - Bucaramanga - Pamplona (543 km)
- Tunja - Chiquinquirá - Puerto Boyacá (269 km)
- Puerto Gaitán - Puerto Araujo (571 km)
- Duitama - Pamplona - Cúcuta (309 km)
- Cúcuta - Aguacalara- Puerto Capulco (257 km)
- Corredores de Norte de Santander (639 km)



El objetivo con el programa 4G es alcanzar 3% del PIB en el 2014 (\$18 bill), distribuidos así: \$6 billones por obra pública (1% del PIB) y \$12 bill a través de concesiones (2% del PIB)

Concesiones Cortas

Adicionalmente la entidad identificó los siguientes dos proyectos prioritarios a desarrollar bajo el mecanismo de Asociación público Privado, por un plazo transitorio de 3 años, dadas las condiciones de la estructuración y la infraestructura afectada. A continuación se presenta la situación sobre estos:

- Zipaquirá - Palenque: esta concesión revirtió a la Nación en febrero de 2012, sin embargo el proyecto se encuentra incluido en el Corredor a estructurar por el Fondo de Adaptación; mientras se avanza en la estructuración del corredor completo desde Bogotá a Cúcuta, se propone realizar un contrato de rehabilitación y mantenimiento durante tres años, atendiendo los puntos críticos existentes durante la vía, afectados por la Ola Invernal de 2011,
- Buga - Loboquerrero: el corredor Mediacanoa Loboquerrero se encuentra a cargo de la entidad por convenio realizado entre Invias e INCO, sin embargo no se encuentra incluido en la concesión Malla Vial del Valle del Cauca, existiendo una importante afectación de la infraestructura; por tanto se incluye este tramo junto con el tramo Buga - Mediacanoa (perteneciente a Invias) para su rehabilitación y mantenimiento por un periodo de tres años, mientras la entidad estructura el proceso para el corredor Buga - Buenaventura.

2.2.1 Parámetros Técnicos

Es importante mencionar que los parámetros bajo los cuales la entidad está realizando estas estructuraciones, incluye los siguientes componentes generales.

Especificaciones Técnicas	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 80 km/hr en 90% del trayecto ✓ Uso de sobre-pasos para asegurar velocidad en puntos de congestión ✓ Resistencia al cambio climático ✓ Amigables a la población (ej. ciclorutas, sobre-pasos, áreas comerciales) ✓ Seguras para vehículos y peatones ✓ Nuevas tecnologías estandarizadas a nivel nacional para pago de peajes y gestión de tráfico
Selección de proponentes	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Uso de pre-calificación, con énfasis en capacidad financiera y experiencia como concesionarios ✓ Condiciones especiales para atraer Fondos de Infraestructura ✓ Selección del ganador entre los pre-calificados únicamente con base en la oferta económica
Asignación de riesgos	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Requerimiento de aportes de capital equivalentes a 20% de la inversión ✓ Transferencia de riesgos de construcción y disponibilidad al concesionario ✓ Tiempo de construcción máximo de 6 años para asegurar contratos a precio fijo con EPCs ✓ Requerimiento de aseguramiento para riesgos de construcción y disponibilidad ✓ Transferencia parcial de riesgos comerciales, prediales, ambientales y sociales

Reconocimiento de pagos	<ul style="list-style-type: none">✓ Subdivisión de la concesión en Unidades de Disponibilidad✓ Pagos al concesionario condicionados a certificación de la Disponibilidad de las Unidades✓ Premios y castigos por calidad de servicio
Financiación	<ul style="list-style-type: none">✓ Bancaria para capital de trabajo (1-3 años), mientras se construyen las Unidades de Disponibilidad✓ Bonos de Infraestructura para financiar a largo plazo las <i>Unidades de Disponibilidad</i> construidas
Adiciones	<ul style="list-style-type: none">✓ Limitadas a 20% del valor del contrato✓ Fondo para obras menores alimentado por peajes✓ Requerimiento de licitaciones privadas para adiciones superiores a US\$ 1 millón
Resolución de Conflictos	<ul style="list-style-type: none">✓ Arbitramiento Técnico✓ Arbitramiento Jurídico

Para reflejar lo anterior en los documentos contractuales, y con apoyo de la Corporación Financiera Internacional (IFC)², la Agencia se encuentra desarrollando un modelo de contrato estándar para los nuevos contratos de APP que refleje lo indicado en el cuadro anterior.

2.2.2 Avance en Estructuración

La entidad ha trabajado integralmente desde todos los aspectos y áreas de la organización en pos de sacar estos proyectos adelante. Aun cuando la responsabilidad de la estructuración de estos proyectos está en cabeza de la Vicepresidencia de Estructuración, esto comprende un gran trabajo de coordinación en las áreas jurídicas, prediales, sociales, ambientales, presupuestales y logísticas para su desarrollo. Es así que resultaría amplio describir las actividades realizadas para estos proyectos. Sin embargo se puede indicar que las etapas de ciclo de vida del proyecto se han aplicado y por tanto a continuación se presenta el estado de avance de estos proyectos.

Mecanismo de Precalificación

La entidad ha organizado y definido los lineamientos para los procesos de precalificación. Es así que para los primeros proyectos a licitar, se tiene listo el esquema y procedimiento para realizar esta etapa en un plazo no superior a dos meses.

Concesiones Cortas

Teniendo en cuenta la reciente expedición de la ley de Proyectos de Asociación Pública Privada y sus normas reglamentarias, se ha trabajado en conjunto con la Presidencia de La República, el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para la definición de los procedimientos y las etapas a realizar para su desarrollo. En esta medida la situación de los proyectos es la siguiente:

² International Finance Corporation - IFC-, organismo vinculado al World Bank

- **Buga - Loboguerrero:** Se cuenta con la aprobación de riesgos de MHCP, en revisión el concepto de Comparador Público-privado de DNP y las condiciones financieras de MHCP,
- **Zipaquirá - Palenque:** En trámite la aprobación de riesgos de MHCP, en revisión el concepto de Comparador Público-privado de DNP y las condiciones financieras de MHCP,

Victorias Tempranas

La entidad ha avanzado con los estructuradores para su definición. Es así que a diciembre de 2012 se cuenta con información con alto grado de avance para sacar los procesos a licitación, lo cual se tiene previsto realizar en el primer trimestre de 2013. Los proyectos a licitar en ese periodo son los siguientes:

- Girardot - Puerto Salgar
- Corredor Perimetral de Oriente
- Cartagena Barranquilla
- Mulaló - Loboguerrero
- Autopistas de La Prosperidad

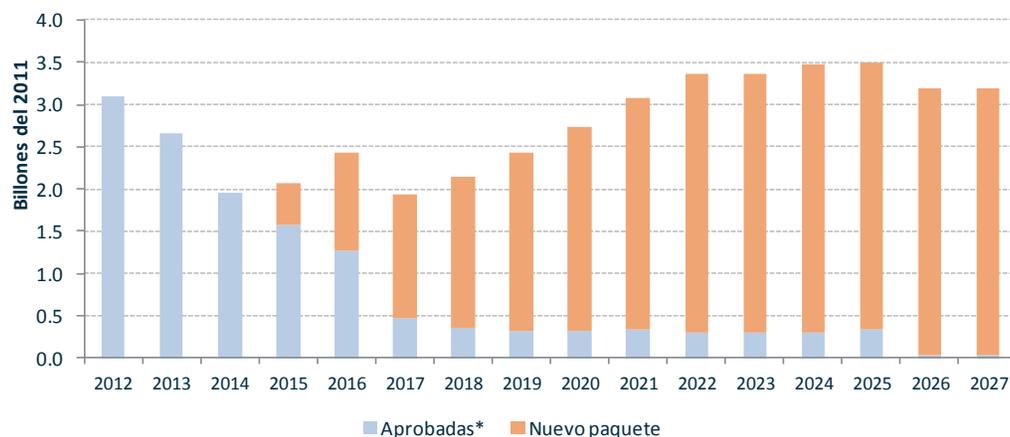
Disponibilidad Presupuestal

El CONFIS, en sesión del 21 de diciembre de 2012, definió un escenario de consistencia fiscal hasta por \$200 mil millones para que la Agencia Nacional de Infraestructura desarrolle proyectos a través del instrumento de Asociación Público Privada previsto en la Ley. Con esto se cuenta con los recursos fiscales requeridos para adelantar la contratación de los proyectos.

Adicionalmente la entidad ha realizado socialización ante las instancias pertinentes para establecer el cupo fiscal requerido para la financiación de estos proyectos, cuyo monto de inversión en capital es de alrededor de \$44 billones de pesos de 2011. De acuerdo a la normatividad aplicable, los pagos se realizan contra entrega del servicio recibido, por lo que los pagos se realizarán en plazos de hasta 22 años, generando aportes en promedio anuales de \$2.53 billones de 2011.

El nuevo portafolio de concesiones de infraestructura de carreteras requeriría aportes cercanos a \$55,6 billones distribuidas en 22 años, y aportes a Contingencias por \$1.6 billones. En todo caso los aportes requeridos para financiar dicha inversión deben estar ajustados a la modelación financiera resultante de cada estructuración.

Perfil de Aportes de Vigencias Futuras al programa 4G



2.3. Concesiones Férreas

Debido a la afectación de Ola Invernal en el país, y que el proceso de estructuración para el corredor Sistema Ferroviario Central estaría previsto para el 2014, la entidad tomó la decisión de realizar intervención en el corredor férreo existente, a fin de mantener su operación y mantenimiento y rehabilitar puntos críticos e inestables afectados en la mencionada Ola Invernal. Por ser dos tramos distintos, se realizó la estructuración de obra pública de los siguientes corredores:

- Bogotá - Belencito
- La Dorada - Chiriguáná

Para esto se realizaron los siguientes trámites:

- Aprobación de vigencias futuras: se asignaron recursos por \$150,000 millones para los dos proyectos, en las vigencias 2012, 2013 y 2014,
- Se realizó revisión de la matriz de riesgos, observando que no se requerían aportes al Fondo de Pasivos Contingentes,
- Se trabajó en conjunto con la Vicepresidencia de Gestión Contractual para la cesión de actividades al nuevo operador.

El proceso de licitación fue abierto en el mes de noviembre con fecha de cierre el 5 de diciembre. Sin embargo el proceso fue declarado desierto ante la ausencia de proponentes. Debido a esto, la entidad comenzó la revisión de la documentación para realizar nuevamente la apertura del proceso en la vigencia 2013.

2.4. Concesiones Aeroportuarias

Dentro de las funciones de estructuración de proyectos en el modo aeroportuario, la entidad realizó el concurso de méritos para realizar el estudio de viabilidad y la estructuración técnica, financiera y legal para entregar en concesión los aeropuertos:

- Ernesto Cortissoz - Barranquilla,
- El Edén - Armenia,
- Benito Salas Vargas - Neiva,
- Guillermo León Valencia - Popayán,
- Santa Ana - Cartago.

El proceso fue adjudicado a la Unión Temporal Estructuración Aeropuertos, compuesto por las siguientes firmas:

- Estructuras en Finanzas S.A. (Colombia)
- AFH Consultores y Asociados Sociedad Civil (México)
- AERTEC Ingeniería y Desarrollos S.L.U. (España)

El proyecto resultado de esta estructuración será licitado en la vigencia 2013.

3. GESTIÓN DE PROYECTOS

El segundo foco estratégico de la entidad es “*Gestionar la construcción oportuna de infraestructura de los contratos existentes que genere competitividad y empleo*”. En esta medida, las actividades y principales resultados en la gestión de estos contratos se presentan a continuación, según su modo.

3.1. Modo Carretero

Este Grupo administra 25 concesiones viales vigentes, de las cuales 1 ha realizado una reversión parcial. Al iniciar la nueva administración

Teniendo en cuenta la nueva estructura de la entidad y la necesidad de obrar bajo el esquema de equipos de trabajo, la Vicepresidencia de Gestión Contractual estableció como política la formulación de los **Planes de Regularización** para cada una de las concesiones. Con base en los planes se establecen soluciones a cada problemática y nuevas oportunidades que generen valor a las actividades de supervisión realizadas por cada equipo. Cada Plan de regularización de cada concesión estableció como mínimo las siguientes directrices:

Problemáticas / Oportunidades	Acción	Plazo	Responsable
Señalar la problemática u oportunidad existente en la ejecución contractual que amenace o facilite su desarrollo normal.	Determinar la (s) acción (es) a ejecutar para solucionar o atender la problemática u oportunidad identificada.	Fecha en que va a quedar ejecutada la acción.	Encargado de ejecutar la (s) acción (es): Supervisor, Grupo Financiero, Grupo Jurídico (contractual y/o defensa judicial), Grupo Predial y Socio - Ambiental.

Para la entidad el producto principal es el Contrato de Concesión, y dentro de las actividades de Gestión Contractual se ha propuesto las siguientes metas:

- Hacer cumplir el contrato de concesión en todas sus dimensiones:
 - ✓ Técnica.
 - ✓ Jurídica.
 - ✓ Financiera.
 - ✓ Predial.
 - ✓ Socio-ambiental, entre otras.
- Regularizar el contrato de concesión. : Dada la actual coyuntura de la entidad, el equipo buscó la regularización o normalización del contrato de concesión, entendiéndose esto como la identificación y solución de los problemas que amenazan actualmente la ejecución del contrato, especialmente aquellos relacionados con las auditorías de la Contraloría General de la República.

- Recuperar la experiencia adquirida en la gestión de proyectos

3.1.1 Equipo de trabajo

Al interior de la entidad se establecieron los equipos de trabajo con el fin de lograr las metas propuestas en los planes de regularización. Para ello, se Definieron los roles, la necesidad, nivel en la organización y dependencia a la cual pertenece cada rol.

Rol	Necesidad	Nivel dentro de la organización	Dependencia funcional*
Supervisor del contrato	Necesario	Experto	VPGC
Apoyo contractual jurídico	Necesario	Experto	VPJ
Apoyo financiero	Necesario	Experto	VPGC
Apoyo predial (de ser necesario)	Según características proyecto.	las del Experto	VPPRE
Apoyo social y ambiental (de ser necesario)	Según características proyecto.	las del Experto	VPPRE
Apoyo jurídico de defensa judicial (de ser necesario)	Según características proyecto.	las del Experto	VPJ
Apoyo técnico	Según características proyecto.	las del Gestores	VPGC
Apoyo operativo	Según características proyecto.	las del Asistentes	VPAF
Apoyo técnico externo	Necesario	Interventoría	(contratación)
Otros apoyos: gerentes funcionales, gerentes de proyecto, vicepresidentes.	Según características proyecto.	las del	

* VPAF: Vicepresidencia Administrativa y Financiera.
 *VPE: Vicepresidencia de Estructuración.
 *VPGC: Vicepresidencia de Gestión Contractual.
 *VPJ: Vicepresidencia Jurídica.
 *VPPRE: Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno.

- El Supervisor:
 - ✓ Promover permanentemente el trabajo en equipo de los miembros. (no solo la división funcional del trabajo);
 - ✓ Tener la información completa y consolidada del estado del proyecto en las diferentes dimensiones.

3.1.2 Interventorías

Como continuación a las actividades realizadas en el 2011 para contar con las interventorías de todos los proyectos, se logró la contratación del 100% de las interventorías de mayor cuantía de las concesiones viales, a través del concurso de meritos abierto No. SEA-CM-001-2012. Ente ellas se destacan las interventorías de los siguientes proyectos:

CONCESION

Briceño Tunja Sogamoso
Desarrollo Vial del Oriente de Medellín
Bosa Granada Girardot
Pereira La Victoria
Zona Metropolitana de Bucaramanga
Rumichaca Pasto Chachagüí
Área Metropolitana de Cúcuta
Girardot Ibagué Cajamarca
Santa Marta Paraguachón
Fontibón Facatativá Los Alpes

3.1.3 Principales Avances

El avance de los indicadores en este modo se presenta a continuación.

Malla Vial del Meta

Durante la vigencia se realizó la operación y mantenimiento de 188 Km de vía que hacen parte del contrato de concesión. De acuerdo con el contrato de concesión el proyecto debe finalizar en septiembre de 2013, por lo que la entidad ha iniciado las actividades tendientes a la reversión del mismo.

En el mes de febrero de 2012, el concesionario instauró demanda arbitral con el fin de definir entre otros temas, la fecha de terminación del contrato de concesión.

La entidad tenía un pasivo con el concesionario por concepto de Ingreso Mínimo Garantizado. En diciembre se realizó un pago por \$79.959.956.277 para su cancelación. Al realizarse este pago, el concesionario retiró el Tribunal de Arbitramento instalado para este concepto.

Siberia - La Punta - El Vino

Se finalizó la construcción de 9 km en doble calzada del tramo N° 5 (el Rosal-El Vino), los 3.25 Km restantes corresponden al tramo N° 3 (Chuscal-La Vega) el cual debido al

agotamiento de los recursos destinados a la gestión predial tuvo una suspensión de los 5 primeros meses de la vigencia, por lo tanto las actividades programadas se retrasaron y no se logró la construcción de esta doble calzada.

La obra de rehabilitación del Km. 11+500, inició en el mes de julio de 2012 una vez se obtuvo la licencia, se estima terminar en marzo de 2013.

Santa Marta - Paraguachón

Esta concesión se encuentra en operación y el año de finalización es en 2030. Entre las actividades se cuenta con la obtención de la licencia ambiental para el Sector Muchachitos en septiembre, y posteriormente se iniciarán las obras.

Bogotá - Villavicencio

La gestión del proyecto Bogotá-Villavicencio para el año 2012 se centralizó en el avance de 3.76 km en las obras doble calzada consistentes en un par vial entre el Km 34+100 y el Km 63+000, mejoramiento de la vía Pipiral-Villavicencio por el sitio denominado el Mirador, obras para mejoramiento de transitabilidad en el túnel de Quebradablanca, inicio de la estructuración de los tramos 1 (Km 0 hasta el Km 34+000) y tramo 3 (Km 63+000 hasta Villavicencio Km 86+000) de la vía Bogotá-Villavicencio.

Entre los temas importantes se indica que los pagos a cargo de la Gobernación del Meta correspondientes a las vigencias 2011 y 2012 no fueron realizados, por lo que la entidad realizó el pago de esta obligación al concesionario con cargo a sus Recursos propios. El pago no se realizó debido a que la Gobernación del Meta considera que el Convenio no es válido legalmente por lo cual no se encuentra en posición de realizar pago alguno. Se está realizando una negociación con el Departamento a fin de definir su participación y reembolso de los recursos pagados en virtud del mencionado convenio.

En el área de riesgos, se hizo una revisión a la matriz de riesgo y al Plan de Aportes al Fondo de Pasivos Contingentes, la cual fue remitida al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, quienes deben revisarla y si lo consideran adecuado, aprobar el nuevo Plan de Aportes.

Cartagena - Barranquilla

Esta concesión realizó la construcción de 10.16 km de doble calzada. El concesionario tiene a su cargo la construcción de la totalidad de las obras requeridas en el acceso a Cartagena - Anillo Vial de Crespo en doble calzada. Este se encuentra en construcción, con una longitud aproximada 2.5 Km. El avance a diciembre 2012 fue de 45%. Se adelantó la construcción de la segunda calzada, incluyendo la construcción de todos los retornos para garantizar la movilidad de las poblaciones circundantes al tramo K 7+500 a K 16+960; así como la rehabilitación de la calzada existente entre el K 7+500 - K 9+260 y el K 13+980 - K 1+960; construcción de la intersección Bayunca, primera etapa a nivel; ampliación y adecuación de la infraestructura del centro de control de operaciones de Marahuaco, y la construcción de una estación de pesaje. La entrada Puerto Velero - entrada Puerto Colombia (10 km) está en construcción con un avance del 61 %.

Aún se encuentra por terminar un sector del anillo Vial de Crespo por interferencias de la fibra óptica de Columbus Network.

Desarrollo Vial del Norte de Bogotá - Devinorte

En este proyecto durante el 2012, se terminó la ampliación del puente sobre el Río Bogotá (hace parte del tercer carril La Caro - Centro Chía), la construcción de un Box coulvert frente a la Universidad de La Sabana, la construcción de un puente peatonal en Centro Chía. Adicionalmente se intervino un tramo entre La Caro y el Río Bogotá, una vez hubo desafectación del predio *El Rodizio*.

Fontibón - Facatativa - Los Alpes

Durante el año 2012 se adelantaron actividades que permitieron contar con una adecuada operación de la vía. Se realizó el mantenimiento rutinario requerido por el proyecto y se mantuvo en constante funcionamiento las estaciones de Peaje y de Pesaje, actividades esta que se coordinaban desde el Centro de Control Operativo - CCO, localizado en el proyecto.

Actualmente el contrato se encuentra en etapa de Operación y Mantenimiento, no hay actividades de obras de construcción. Las obras correspondientes a la Fase I se encuentran concluidas y recibidas a satisfacción.

Neiva - Espinal - Girardot

Actualmente se desarrolla la fase de operación y construcción del proyecto. Existen diferentes reclamaciones por parte del concesionario, en especial por la variante de Gualanday, la cual se encuentra en revisión dentro del Plan de Regularización. Este contrato finaliza en 2016.

Desarrollo Vial del Oriente de Medellín -DEVIMED

Se realizó mantenimiento a las vías de la concesión, en una longitud de 297.1 km. Se finalizó la conexión a desnivel Acevedo en febrero, y el puente peatonal se puso al servicio en marzo. En septiembre se recibió de la conexión a desnivel de la Calzada Sur - Norte de la vía regional occidental con la Autopista Medellín - Bogotá (sector de Acevedo).

Adicionalmente se liquidó y pagó al concesionario la deuda generada por Ingreso Mínimo Garantizado de los años 2010 y 2011, por \$50,004,548,067.

Armenia - Pereira - Manizales

Se realizó la construcción del puente Quebra del billar ubicado entre las abscisas k15+950 de la ruta 5005 en la vía que conduce desde Chinchiná a la Ciudad de Manizales. Se puso en operación la Variante Sur de Pereira con una longitud de 13.5 kms. Se avanzó en la rehabilitación del tramo en los sectores, Club Campestre - El Caimo con un avance

del 92.92%. Se avanzó en la construcción de una segunda calzada de la avenida del ferrocarril en el municipio de Dosquebradas, en el tramo comprendido desde el K0+000 al k 3+500 con un avance del 98%. Se finalizaron las obras de la rehabilitación de la Variante Troncal de Occidente en el tramo Jazmín - Chinchiná, consistieron en actividades de fresado y extensión de carpeta asfáltica. Adicionalmente se realizó la construcción de la Intersección Consota.

Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca

El porcentaje estimado de obra ejecutada es de 96.29%, presentándose inconvenientes en el proceso de negociación y entrega de predios y expropiación judicial, para la ejecución de las obras en los tramos del proyecto.

Durante el presente año se culminó la construcción del área de servicio y de la estación de pesaje Sur-Norte del tramo 3 “Palmira - Buga”. Ambas se encuentran en operación. La Variante de Yotoco en el tramo 5 “Yumbo - Mediacanoa” presento un avance de obra del 27%, avance logrado por la entrega de predios.

En 2012 se inició la construcción de la escuela Jose Acevedo y Gómez en el Sector 2 tramo 7 por obligación de licenciamiento ambiental, avance del 15%.

En 2012 hubo un total de 60 predios adquiridos para todo el proyecto, de los cuales 31 corresponden al tramo 7 “Mediacanoa - Loboguerrero” en etapa de construcción. El proceso de adquisición predial afecta el avance de la segunda calzada en este tramo, el cual lleva un avance del 53.03%. En 2012 se ejecutaron 7.3 km de segunda calzada en dicho tramo y el viaducto “Plan de Las Vacas”.

También se adelantaron en conjunto con el concesionario e interventoría actividades necesarias para la atención de la infraestructura de los puentes vehiculares afectados por atentados en el Cauca. Se prevé el inicio de obras para febrero de 2013.

En el área de riesgos, se hizo una revisión a la matriz de riesgo y al Plan de Aportes al Fondo de Pasivos Contingentes, la cual fue remitida al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, quienes deben revisarla y si lo consideran adecuado, aprobar el nuevo Plan de Aportes.

Zipaquirá - Palenque

Se continúa en el avance de las obras de la segunda calzada en Ubaté. Dado que esta concesión revirtió parcialmente, se están preparando las actividades tendientes a su reversión total en el primer trimestre de 2013.

Briceño - Tunja - Sogamoso

Dentro de las actividades generales en esta concesión se encuentran las siguientes:

- Mantenimiento Rutinario de 347 km del total de la vía Concesionada, reposición de la demarcación, tachas, rocería y bacheo,
- Construcción de 1.33 km de segunda Calzada,

- Mantenimiento Periódico en 46.55 Km, entre los cuales se resalta el paso urbano por Tunja,
- En la transversal del Sisga se mejoró la transitabilidad del corredor con actividades como:
 - o Mantenimiento y sostenimiento a los Sistemas de iluminación y señalización de los 15 Túneles a cargo de la Concesión,
 - o Mantenimiento rutinario a los 123 km de la Transversal del Sisga,
 - o Actividades de Mejoramiento de la vía existente, rectificación de alineamientos horizontales, verticales y ampliación de anchos existentes, entre los Municipios de San Luis de Gaceno y el Secreto, 13 km,

Bosa - Granada - Girardot

En el proyecto se ejecutaron 18.9 kms. de doble calzada en los que se destaca la construcción de 6,42 km en el trayecto 4 (Te del Salto - Alto de Rosas) y 8,44 km en el trayecto 5 (Alto de Rosas - Silvania), y los otros 3.23 km en los Trayectos 6, 7, 8 y 9.

Se tenía previsto llegar a conciliación con el concesionario sobre las diferencias en el contrato, la cual fuera avalada por los entes de control. Sin embargo al finalizar el año no fue posible realizar dicha conciliación.

En el área de riesgos, se hizo una revisión a la matriz de riesgo y al Plan de Aportes al Fondo de Pasivos Contingentes, la cual fue remitida al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, quienes deben revisarla y si lo consideran adecuado, aprobar el nuevo Plan de Aportes.

Zona Metropolitana de Bucaramanga

Avances en rehabilitación y construcción del 13,0% y 6,9% respectivamente, presentándose un avance general al 31 de diciembre de 2012 del 92,3% en rehabilitación y 69,9% en Construcción. Así mismo, dentro de las actividades generales en esta concesión se encuentran las siguientes:

- Entrega por parte del concesionario de 7 de 10 tramos ejecutados, los cuales están en revisión de interventoría.
- Se adelantaron cinco (5) procesos de disminución en la remuneración en contra del concesionario con una tasación calculada en \$10,568.96 millones, para los cuales a la fecha, se han realizado disminuciones por valor de \$1,623.16 millones con corte al 31 de noviembre de 2012.
- Se realizaron pagos a la deuda por sobre fondeos prediales por valor de \$16,000 millones.
- Se realizó un ajuste a la deuda predial donde se evidenció el incumplimiento del concesionario en la obligación de realizar fondeos referidos al adicional No 2 y el otrosí No 4, lo cual implicó un pago adicional a Autopistas de Santander por un valor de \$446.89 millones.

Por otra parte, el concesionario instauró un Tribunal de Arbitramento en contra de la entidad, se le dio respuesta a la demanda y demanda de reconvencción la cual fue presentada por la ANI el 5 de octubre del 2012.

Rumichaca - Pasto - Chachagüi

Se adelantó la construcción de 16 km de calzada sencilla en la Variante Oriental de Pasto. Se finalizó y se puso en operación el tramo Túnel de Daza - Variante oriental de Pasto con 3 km en doble calzada para los accesos norte y sur del respectivo túnel. Así mismo se puso en construcción el trayecto Par Vial de Alto de Daza - Chachagüi, los puentes vehiculares del Rio Guaitara y Catambuco, Cujacaj, Colegio Militar, Aranda y Rio Pasto.

También se construyeron las áreas de servicio Norte y Sur, Peaje Daza, Centro de Control de Operaciones Portal Norte del Túnel de Daza, así como siete puentes peatonales en los trayectos 4, 5 y 6.

Área Metropolitana de Cúcuta

Las metas de construcción propuestas para el año 2012 se cumplieron de acuerdo a su programación, con 9.3 km rehabilitados (100%), 8.2 km de doble calzada construida (122%), 9.09 km de doble calzada en operación (163%) y 15.1 km de calzada sencilla ejecutada (150%). Así mismo se realizaron actividades de restablecimiento de la banca en algunos puntos críticos del corredor Cúcuta - Pamplona. Por otro lado se intervinieron de manera efectiva los puntos críticos existentes en el corredor vial Cúcuta - Pamplona, los cuales fueron producto de la Oleada Invernal 2010-2011; al 31 de Diciembre el proyecto presentó un avance ejecutado del 97% En relación a los frentes de trabajo activos, el rendimiento presentado en la construcción del Anillo Vial Occidental (Tramo No. 8 del Alcance Básico) y la Nueva Segunda Calzada Cúcuta - Pamplona (Alcance Progresivo) fueron superiores a lo programado, lo que permite prever una posible entrega temprana de ambas obras.

En el desarrollo del proceso arbitral que cursa en la actualidad ante el Tribunal de Arbitramento de la Cámara de Comercio de Bogotá, se continuó con las respuestas y soportes requeridos para el efecto por parte de la entidad

En el área de riesgos, se hizo una revisión a la matriz de riesgo y al Plan de Aportes al Fondo de Pasivos Contingentes, la cual fue remitida al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, quienes deben revisarla y si lo consideran adecuado, aprobar el nuevo Plan de Aportes.

Córdoba - Sucre

Se entregaron 19.9 km de segunda calzada entre Ciénaga de oro y Cereté, incluyendo construcción de puentes de Berasteguí y aguas prietas. Igualmente se terminaron 18 km de rehabilitación en el trayecto Sincelejo - Tolviejo. Se alcanzó un 90% de avance en la construcción del puente de acceso a la población de Lorica, con una longitud de 70m.

Ruta Caribe

En el 2012 se construyeron 36.3 km de doble calzada, representados 11,3 km en el trayecto 1 Cartagena Turbaco -Arjona, 16.6 km entre Sabanalarga - Palmar de Varela, 6.9 km entre Barranquilla cruce Caracolí, y 1.5 km entre Cartagena - Canal Calicanto. A su vez se entregaron rehabilitados 14,18 km de rehabilitación en el trayecto Cartagena - Turbaco - Arjona, 1.27 km entre Canal Calicanto - Cartagena, 10, 8 km de la variante Mamonal - Gambote, 6 km de la Variante Cartagena.

Dentro de los trámites administrativos se logró la suscripción de los siguientes contratos ola invernal: Elaboración de estudios y diseños para las obras de reforzamiento del puente Gambote existente, Construcción de aliviadero para mejorar las condiciones del sector Gambote e Interventoría de los estudios y diseños y construcción del viaducto. Igualmente se realizó un convenio interadministrativo para la validación de estudios, estructuración, Gerencia Integral y Desarrollo de la construcción de un nuevo puente sobre el canal del dique en el municipio de Gambote y el desmonte del puente actual para su posible reutilización.

Girardot - Ibagué - Cajamarca

Se culminó el nuevo Puente Cajamarca se encuentra localizada en la carretera Armenia-Ibagué (Ruta 4003), cuya inversión alcanza los \$25.000.000.000, esta obra se dio al servicio el 26 de mayo de 2012, actualmente se encuentra en operación utilizándose el Puente en dos sentidos. Sobre la Variante Gualanday, el Concesionario dio al servicio 4.5 Km de longitud los cuales hacen parte del tramo 2.

Ruta del Sol Sector 1

El tramo I no tiene licenciamiento ambiental y tampoco presenta ejecución de obras. La licencia Ambiental para el Tramo III fue otorgada mediante Resolución 0227 del 17 de abril de 2012.

En la vía El Dindal - Caparrapí se intervino con pavimento asfáltico en su totalidad. Se encuentra pendiente y en proceso la actividad de colocación de elementos de seguridad vial y señalética.

Los tramos II y III actualmente se encuentran en ejecución, y cuentan con un avance de obra del 18,35% al finalizar diciembre.

Ruta del Sol Sector 2

El proyecto cuenta con el 100% de licencias ambientales para su desarrollo. Se ha avanzado en la construcción de la doble calzada en los trayectos Puerto. Salgar - Caño Alegre (avance de 64%), San Alberto - Aguachica (avance de 49%) y Aguachica - La Mata (avance de 63%). En total se han entregado 66.58 km de doble calzada en la concesión. En los tramos Caño Alegre - Puerto Araujo, Puerto Araujo - La Lizama, La Lizama - San Alberto y La Mata - San Roque se encuentra pendiente el trámite de licencia ambiental para las variantes.

Esta concesión suscribió un contrato de estabilidad jurídica con la Nación. Adicionalmente la concesionaria ha implementado en convenio con el SENA el programa CREER para capacitar a las personas de la región de influencia del proyecto para desempeñarse en oficios varios dentro de la obra. A la fecha se han capacitado más de 7.500 personas y contratado a cerca de 3.000.

Ruta del Sol Sector 3

El 17 de agosto se firmó el acta de inicio de la fase de construcción. Con esto se iniciaron las actividades de rehabilitación y mantenimiento en los siguientes tramos:

- La Loma Bosconia (Hito 9 Tramo 2)
- Bosconia El Difícil (Hito 34 y 35 Tramo 7)
- Bosconia - Valledupar (Hito 25 Tramo 8)
- La Loma Bosconia (Hito 8 Tramo 2)

El proceso con las comunidades afrodescendientes ha sido lento pero ha avanzado, mientras con las comunidades indígenas no ha iniciado, dado que no atendieron la convocatoria realizada por el Ministerio del Interior, garante del proceso.

Dado el avance de las obras, se está evaluando al interior de la entidad una propuesta de reprogramación de aportes estatales al proyecto. Esta revisión se realiza en los diferentes temas técnicos, financieros, jurídicos, sociales, ambientales y prediales, a fin de contar con el respaldo necesario para la toma de decisión.

Transversal de Las Américas

Se dio inicio a la Fase de Construcción del proyecto (24-sep-12), con una duración de 32 meses. Con esto se iniciaron obras de construcción en los siguientes tramos:

- Tramo El Tigre - Chigorodó (Antioquia) 10 km
- Tramo El Tigre - Lomas Aisladas (Antioquia) 37 km
- Tramo Turbo - Necoclí (Antioquia) 5.8 km
- Tramo Puerto Rey - Montería (Córdoba) 64 km
- Tramo Planeta Rica - Montería-(Córdoba) 49 km
- Tramo La Gloria - Santa Ana (Magdalena) 58 km
- Tramo El Banco-Tamalameque (Magdalena) 32 km

Se adelanta la construcción de cuatro puentes en el tramo San Marcos – Majagual, los cuales se entregarán en el primer semestre de 2013. Estos puentes son:

- Puente los Azulitos -45 metros de Luz
- Puente Los Mosquitos- 48 metros de luz
- Puente las Pozas -45 metros de luz
- Puente Limoncito -60 metros de luz

3.2. Modo Férreo

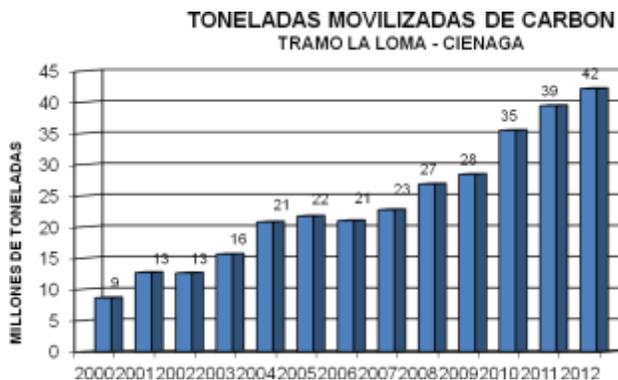
Al igual que en el modo carretero, aquí se realizó un diagnóstico de las concesiones con el fin de buscar su regularización. Los principales logros obtenidos en cada una de estas concesiones se presenta a continuación.

Concesión Férrea del Atlántico

En el tramo la Loma - Puerto Drummond, se realiza una operación diaria en promedio de 24 trenes cargados y 24 trenes vacíos, con una composición en promedio de tres locomotoras y 120 vagones.

En el tramo Chiriguana - Santa Marta se inició el programa de cambio de los 90 lbs/yd a 115 lbs /yd con el fin de garantizar mayor seguridad en la operación.

Adicionalmente se cambió la metodología de programación para el mantenimiento, con el fin de permitir aumentar la operación en el tramo.



Se realizó la construcción de 8 km de la segunda línea, que hacen parte de los 40 km requeridos. Se adelanto la gestión ante la ANLA con el fin de lograr construir la segunda línea en los centros poblados de Bosconia, Loma colorada, Algarrobo, lleras paralela a la existente, para las poblaciones de Aracataca, Fundación y Zona Bananera. Para la recuperación del corredor férreo en los diferentes centros poblados se debe realizar la reubicación de 720 viviendas en invasión, lo cual tiene un costo aproximado de \$40.000 millones.

Se transportó un promedio de 117.000 ton/día para un total de carga de carbón transportada en el año de 42,181,447 toneladas, lo que le representa a la entidad ingresos por **\$92,977.2 millones**. Igualmente se transportaron 135,060 pasajeros en el trayecto Bogotá - Belencito y 69,023 en el trayecto La Dorada - Chiriguaná.

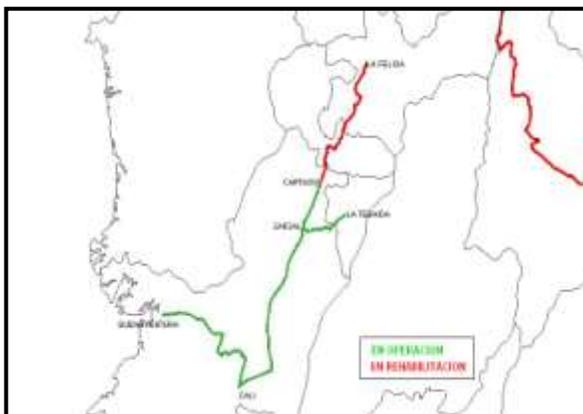
Dentro de las negociaciones realizadas con el concesionario se encuentra la prórroga en tiempo hasta el 30 de abril de 2013 teniendo en cuenta la declaración desierta del proceso desarrollado por la entidad para la intervención de los tramos desafectados (Bogotá - Belencito y La Dorada - Chiriguaná).

Adicionalmente, y luego de dos años sin definición, se contrató la interventoría para ésta concesión, quien adicionalmente realiza la interventoría de los tramos desafectados, mientras se realiza el proceso de contratación del nuevo operador.

Concesión Férrea del Pacífico

Del corredor entregado en concesión se cuenta con 380 Km que van desde Buenaventura hasta la Tebaida, e incluye el ramal Zarzal - la Tebaida, corredor que se encuentra a cargo de Ferrocarril del Pacífico S.A.S.

La operación comercial que adelanta Ferrocarril del Pacífico S.A.S a partir del 2 de agosto de 2012, la realiza en el tramo Buenaventura - Yumbo en una extensión de 144 km del corredor rehabilitado.



El plazo para la ejecución del Plan de Obras de Rehabilitación por parte de Tren de Occidente finalizó el 22 de noviembre de 2012, lo que afecta la ejecución del contrato con Ferrocarril del Pacífico.

Dentro de las obras pendientes en esta concesión se encuentran:

- obras de ola invernal en el sector Buenaventura - Zaragoza, obras que se tienen previsto adelantar a través del Fondo de Adaptación el cual cuenta con recursos por \$5,500 millones,
- construcción de la variante Caimalito (6.5 km) y la variante Cartago (13 km), principalmente por adquisición de 13 predios faltantes por un valor de \$8,500 millones a cargo de los municipios de Cartago y Pereira,
- En Rehabilitación: 113 km que van desde Cartago hasta la Felisa, que incluyen la construcción de 3 variantes (Cartago, Caimalito y Chinchina), obras que se estuvieron a cargo de Tren de Occidente hasta el 22 de noviembre de 2012.

3.3. Modo Aeroportuario

En ejercicio de las funciones asignadas a la Agencia Nacional de Infraestructura, según el Decreto 4164 del 3 de noviembre de 2011, le corresponde a la entidad la gestión contractual de los proyectos de concesión y de cualquier tipo de APP referida a las áreas de aeródromos - lado aire y lado tierra -, con el propósito de garantizar la eficiencia en la prestación del servicio público de transporte y hacer coherente la organización y funcionamiento del sector.

De acuerdo con lo anterior desde el mes de Septiembre de 2012 se realizaron las siguientes actividades por parte de la entidad para cumplir con esta función.

Convenio ANI - Aerocivil

Con base en documentos internos y externos, se realizaron diferentes reuniones entre los grupos de trabajo y/o responsables de las áreas de la Agencia y Aerocivil para la documentación de este convenio, el cual definirá los compromisos de cada una de las partes para una adecuada gestión. Dentro de esto forma parte importante la definición de cuáles son las competencias de cada una de las entidades.

Organización del Área

Paralelo a esto se trabajó en la definición del grupo de trabajo requerido para el Grupo de proyectos aeroportuarios, y los formatos y procedimientos requeridos para la subrogación de los contratos. Una vez definida esta actividad se procederá a realizar los actos administrativos requeridos para su implementación y desarrollo.

3.4. Modo Portuario

Al finalizar 2012 la entidad administraba un total de 56 contratos de concesión portuarias. Los principales logros y hechos en este modo fueron los siguientes:

La entidad realizó la evaluación técnica, jurídica, financiera de 15 Iniciativas Privadas de puertos presentadas. Así mismo realizó la adjudicación o renovación de 7 contratos de concesión portuaria. Se contrataron 6 contratos de interventoría portuaria y se está trabajando en un proceso para la adjudicación de 4 paquetes de Interventoría para las otras concesiones existentes.

4. GESTIÓN INSTITUCIONAL

La nueva estructura de la entidad y la gestión de proyectos genera la necesidad de un trabajo muy coordinado entre todas las áreas de la entidad, orientadas hacia un fin común. Aún cuando las áreas misionales de la entidad corresponden a las de Estructuración y Gestión Contractual, las otras áreas son de importante apoyo para su gestión. Es muy claro que sin su soporte y buen funcionamiento la entidad no podría continuar desarrollando su objeto a cabalidad.

Es por esto que los otros focos estratégicos de la entidad se ven representados en todas las áreas de la entidad. Estos focos son:

- Generar confianza en ciudadanos, estado, inversionistas, y usuarios de la infraestructura
- Consolidar equipos de trabajo, efectivos y comprometidos con el desarrollo de la institución.
- Tomar decisiones oportunas y de alta calidad en forma integral para lograr nuestros objetivos
- Garantizar sinergia, aprendizaje y transición entre los proyectos existentes y los nuevos proyectos.

A continuación se presentan los principales cambios realizados durante el 2012 a nivel institucional.

4.1. Administración de la Entidad

Se conformó el Consejo Directivo con los miembros establecidos por el Decreto 4165 de 2011, el cual se compone de los siguientes miembros:

- Ministro de Transporte
- Ministro de Hacienda y Crédito Público o su delegado
- Director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado
- Ministro de Ambiente
- Ministro de Minas y Energía
- Dos (2) delegados de Presidencia de La República
- Un (1) delegado del Consejo Asesor de Estructuración
- Un (1) delegado del Consejo Asesor de Gestión Contractual

Así mismo se conformó el Consejo Asesor de Estructuración y el Consejo Asesor de Gestión Contractual, con los siguientes miembros:

Consejo Asesor de Estructuración

- Juan Benavides Estévez-Bretón,

- Guillermo Perry Rubio
- Roberto Steiner

Consejo Asesor de Gestión Contractual

- Ivan Gómez Villa
- Astrid Martínez Ortiz,

4.2. Estructura Organizacional y Planta de Personal

Con la expedición de los decretos 508, 509n y 511 del 9 de marzo de 2012 se definieron los requisitos y escalas salariales de los funcionarios de las Agencias Estatales de Naturaleza Especial creadas en virtud de la transformación del INCO a la ANI. Posteriormente, el Decreto 0665 del 29 de marzo de 2012 estableció la planta de la ANI. Con esto se dio inicio a la transformación de la planta de personal requerida para su funcionamiento. Los principales cargos directivos fueron provistos a partir del 1° de mayo de 2012, y gradualmente se vinculó a la mayoría de los diferentes gerentes de proyecto de la entidad, encargados de la coordinación y seguimiento de los proyectos. Luego, en noviembre de 2012, el Departamento Administrativo de la Función Pública autorizó a la entidad a vincular como cargos provisionales a los contratistas que tenía en la entidad. En este proceso se vinculó a más del 85% de los contratistas que la entidad tenía, observando así las recomendaciones de la Contraloría en disponer de los cargos requeridos para evitar nóminas paralelas en la entidad.

Así mismo, la estructura organizacional de la Agencia Nacional de Infraestructura tiene un enfoque matricial, de modo que se organicen equipos de trabajo por proyecto de asociación pública privada, y a la vez se encuentran claramente divididas las funciones de planeación, estructuración, adjudicación, gestión contractual y evaluación jurídica en estos equipos de trabajo.

4.3. Cambio de Sede

Durante el 2012 se trabajó en la identificación y autorización para arrendamiento de la nueva sede de la entidad, que permita albergar a los funcionarios en condiciones óptimas, cómodas y seguras de trabajo, garantizado un flujo normal de comunicación entre las áreas, beneficiando el clima laboral. La nueva sede se ubica en el Complejo Empresarial Luis Carlos Sarmiento, en la Avenida El Dorado con Calle 54, donde se encuentra otras entidades y empresas importantes como la Agencia Nacional Minera, la Agencia Nacional de Hidrocarburos y la Cámara Colombiana de Infraestructura, entre otros. Durante el último semestre se trabajó en todas las actividades tendientes a la adecuación y preparación de la sede, teniendo previsto su traslado en el primer trimestre de 2013.

4.4. Cambio de Imagen

En el marco del Congreso Nacional de Infraestructura, la entidad presentó el nuevo logo de la entidad que permitirá acercar más a los funcionarios y los usuarios con la entidad.

4.5. Tecnologías de Información

La reestructuración incluyó la creación del área de Sistemas de Información, en la cual se centralizará la planeación de sistemas de información y requerimientos de hardware y software en la entidad. Los restos para esta área son muy grandes, al ser un apoyo transversal a todas las áreas.

Sistema de Información de la Entidad

Con el fin de organizar y definir el sistema de información requerido por la entidad, se contrató una consultoría que permite definir las necesidades de información en la entidad. El resultado de esta consultoría, unido con el estudio de necesidades de hardware realizado en 2011, permite que la entidad cuente con un mapa de arquitectura tecnológica para la entidad. El proceso de contratación y desarrollo de dicha arquitectura se realizará a lo largo del 2013.

CISA

Desde el año 2011 se venía abordando el tema de estructurar una base de datos que registrara la información de los predios que han sido, son y serán adquiridos por la Agencia Nacional de Infraestructura (anterior INCO) para la ejecución de los diferentes proyectos concesionados por la Agencia. Luego de acercamientos con diferentes proveedores, teniendo en cuenta el alto volumen de información y la necesidad de contar con un aliado estratégico para el levantamiento y organización de esta información, se suscribió un convenio interadministrativo con Central de Inversiones S.A. - CISA, cuyo objeto principal es el desarrollo y utilización de una plataforma en la web con base en el software de administración y gestión de activos fijos inmobiliarios existente para esa entidad, para los inmuebles de propiedad de la Agencia, de acuerdo con los requerimientos establecidos en los Decretos 3297 de 2009 y 1540 de 2010.

TICS en peajes

Se está trabajando con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de TIC para la definición de los requisitos tecnológicos para el recaudo de peajes y levantamiento de información que permita un mejor control en estos temas para el sector.

4.6. Promoción y Comunicaciones

Se fortaleció el equipo de comunicaciones, de modo que exista mayor divulgación de información al interior y al exterior de la entidad. Dentro de las acciones significativas se encuentran:

- Publicación Informe de Gestión
- Apoyo al presidente en asistencia a conferencias
- Asistencia Congreso CCI
- Taller para periodistas

- Reunión con directores de medios
- Publicación de separata
- Socialización de Manual de Identidad y logo
- Documentales de TV

4.7. Gestión del Riesgo

Uno de los grandes cambios consistió en la creación de un área especializada en la definición de políticas de riesgos para la entidad y los proyectos a su cargo. Esta área le permite a la entidad

4.8. Control Interno

El Control Interno es el sistema integrado por el esquema de organización y el conjunto de los planes, métodos, principios, normas, procedimientos y mecanismos de verificación y evaluación adoptados por una entidad, con el fin de procurar que todas las actividades, operaciones y actuaciones, así como la administración de la información y los recursos, se realicen de acuerdo con las normas constitucionales y legales vigentes dentro de las políticas trazadas por la dirección y en atención a las metas u objetivos previstos.

En cumplimiento del Decreto 1537 de 2001, elaboró un Plan de Trabajo para la vigencia 2012, el cual se divide en cinco roles específicos, así:

- Valoración de Riesgos - PVAR: 4 actividades realizadas,
- Acompañamiento y Asesoría - PAA: 105 actividades realizadas
- Evaluación y Seguimiento - PEI: 106 actividades realizadas
- Fomento a la Cultura del Control - PFCC: 55 actividades realizadas
- Relación con Entes Externos - PEEC: 16 actividades realizadas

Plan de Mejoramiento Institucional

A 31 de diciembre de 2012 el porcentaje de cumplimiento es del 82.03% y de avance es del 36.35% (OCI). Esto lo ubica en una calificación de **Aceptable**.

5. GESTIÓN PRESUPUESTAL

5.1. Presupuesto 2012 con Ajustes

El presupuesto de gastos de la Entidad para el cierre de la vigencia 2012 asciende a \$4.071.602 millones de los cuales el 3.16% equivalente a \$128.503 millones corresponde a gastos de funcionamiento, el 7.08% por \$288.127 millones corresponde al servicio de la deuda pública interna y el 89.76% restante por \$3.654.973 millones corresponde a gastos de inversión.



Presupuesto de Gastos al Cierre de la Vigencia 2012

RUBRO PRESUPUESTAL	APROPIACIONES		
	Nación	Propios	Total
Funcionamiento	57.714	70.789	128.503
Gastos de Personal	-	14.028	14.028
Servicios personales asociados con la nómina	-	8.020	8.020
Servicios personales Indirectos	-	2.923	2.923
Contribuciones inherentes a la nómina	-	3.085	3.085
Gastos Generales	-	12.705	12.705
Impuestos y Multas	-	1	1
Adquisición de Bienes y Servicios	-	12.705	12.705
Transferencias Corrientes	57.714	44.056	101.770
Cuota de Auditoría Contraloría	1.377	3.786	5.163
Sentencias y Conciliaciones	56.337	39.889	96.226
Provisión para gastos institucionales y/o sect contingen	-	381	381
Servicio de la Deuda Pública	288.127	-	288.127

RUBRO PRESUPUESTAL	APROPIACIONES		
	Nación	Propios	Total
Inversión	3.416.947	238.025	3.654.973
Intersubsectorial Transporte	1.751.305	-	1.751.305
Córdoba - Sucre	22.718	-	22.718
Mejoramiento apoyo estatal ruta del sol	1.149.333	-	1.149.333
Mejoramiento mantenimiento concesión Ruta Caribe	152.954	-	152.954
Mejoramiento mantenimiento concesión Córdoba Sucre	126.300	-	126.300
Mejoramiento concesión Armenia Pereira Manizales	200.000	-	200.000

RUBRO PRESUPUESTAL	APROPIACIONES		
Mejoramiento mantenimiento Cartagena, Barranquilla	100.000	-	100.000
Red Vial Nacional	1.044.720	30.120	1.074.840
Mejoramiento autopista Bogotá - Villavicencio	377.120	30.120	407.240
Mejoramiento Transversal de las Américas Sector 1	555.958	-	555.958
Mejoramiento Autopistas de la Montaña	111.642	-	111.642
Transporte Férreo	-	91.002	91.002
Transporte Marítimo	-	3.000	3.000
Fortalecimiento Institucional	808	13.953	14.761
Asesorías y consultorías Cont. Concesión	-	76.660	76.660
Compra de predios y obras complementarias	620.114	23.290	643.404
Total Presupuesto	3.762.788	308.815	4.071.602

5.2. Ejecución Presupuestal

Teniendo en cuenta la información arrojada por el aplicativo SIIF Nación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, a continuación se presenta la ejecución del presupuesto de gastos de la Entidad con corte al 31 de Diciembre de 2012:

Ejecución Presupuestal al 31 de dic de 2012

RUBRO PRESUPUESTAL	APROPIACION	EJECUCION A DICIEMBRE 31 DE 2012					
		Comprom	Oblig	Pagos	Comp / Aprop	Oblig / Aprop	Pago / Aprop
Funcionamiento	128.503	122.914	115.539	115.539	96%	90%	90%
Gastos de Personal	14.028	12.031	11.088	11.088	86%	79%	79%
Servicios personales asociados con la nómina	8.020	7.754	7.724	7.724	97%	96%	96%
Servicios personales Indirectos	2.923	1.975	1.073	1.073	68%	37%	37%
Contribuciones inherentes a la nomina	3.085	2.302	2.290	2.290	75%	74%	74%
Gastos Generales	12.705	10.293	9.429	9.429	81%	74%	74%
Impuestos y Multas	1	1	1	1	100%	100%	100%
Adquisición de Bienes y Servicios	12.705	10.292	9.429	9.429	81%	74%	74%
Transferencias Corrientes	101.770	100.590	95.022	95.022	99%	93%	93%
Cuota de Auditaje Contraloría	5.163	4.429	4.416	4.416	86%	86%	86%
Sentencias y Conciliaciones	96.226	96.161	90.605	90.605	100%	94%	94%
Provisión para gastos institucionales	381	-	-	-	0%	0%	0%
Servicio de la Deuda Pública	288.127	251.105	250.548	250.548	87%	87%	87%
Inversión	3.654.973	3.522.159	3.438.317	3.223.270	96%	94%	88%
Intersubsectorial Transporte	1.751.305	1.751.305	1.742.319	1.742.319	100%	99%	99%
Córdoba - Sucre	22.718	22.718	22.718	22.718	100%	100%	100%
Mejoramiento apoyo estatal ruta del sol	1.149.333	1.149.333	1.140.347	1.140.347	100%	99%	99%
Mejoramiento mantenimiento conc R Caribe	152.954	152.954	152.954	152.954	100%	100%	100%
Mejoramiento mantenimiento conc Córdoba Sucre	126.300	126.300	126.300	126.300	100%	100%	100%
Mejoramiento conc Armenia Pereira Manizales	200.000	200.000	200.000	200.000	100%	100%	100%

RUBRO PRESUPUESTAL	APROPIACION	EJECUCION A DICIEMBRE 31 DE 2012					
		Presupuesto	Compras	Transferencias	Transferencias	% Ejecución	% Ejecución
Mejoramiento mantenimiento C/gna -B/quilla	100.000	100.000	100.000	100.000	100%	100%	100%
Red Vial Nacional	1.074.840	1.002.724	1.002.604	1.002.604	93%	93%	93%
Mejoramiento autopista Bogotá - Villavicencio	407.240	407.240	407.120	407.120	100%	100%	100%
Mejoramiento Transv de las Américas Sector 1	555.958	555.958	555.958	555.958	100%	100%	100%
Mejoramiento Autopistas de la Montaña	111.642	39.526	39.526	39.526	35%	35%	35%
Transporte Férreo	91.002	37.000	32.374	32.374	41%	36%	36%
Transporte Marítimo	3.000	-	-	-	0%	0%	0%
Fortalecimiento Institucional	14.761	13.816	11.100	11.049	94%	75%	75%
Asesorías y consultorías Cont. Concesión	76.660	76.626	11.560	11.560	100%	15%	15%
Compra de predios y obras complementarias	643.404	640.688	638.361	423.364	100%	99%	66%
Total Presupuesto	4.071.602	3.896.178	3.804.403	3.589.356	96%	93%	88%

Gastos de Funcionamiento

Tal como se evidencia en el Cuadro No. 4, el presupuesto de Gastos de Funcionamiento se ejecutó en un **90%** (Obligaciones/Apropiaciones). Dentro de dicha ejecución es importante destacar que con los recursos asignados en el rubro de Sentencias y Conciliaciones se cancelaron las siguientes obligaciones referentes a los fallos en contra de la Entidad:

Ejecución Sentencias y Conciliaciones

Concesión	Valor
Bogota - Villavicencio	17.471
Bogotá (Fontibón) - Facatativa - Los Alpes	2.388
Cartagena Barranquilla	12.967
Pereira - La Victoria	59.136
Total	91.961

Nota: La diferencia entre el valor reportado como obligado al reportado en el total del Cuadro anterior corresponde a la constitución de una Reserva Presupuestal.

Servicio de la Deuda Pública Interna

Con los recursos asignados dentro del Presupuesto se realizó la transferencia a la Fiduprevisora del valor correspondiente a los Pasivos Contingentes Aprobados equivalente a \$202.533 millones. Adicionalmente, se le canceló al Ministerio de Hacienda y Crédito Público el valor de la alícuota de los Acuerdos de Pago suscritos por valor de \$48.015 millones. Esto quiere decir que en total se ejecutaron recursos por valor de \$250.548 millones, esto es, una ejecución del **86,96%**.

El valor no ejecutado por valor de \$37.579 millones se tenía previsto destinar para adelanto del Plan de Aportes de las concesiones viales Córdoba - Sucre (Predial), Ruta Caribe (Predial) y Bogotá - Villavicencio (Laudos). Sin embargo, al interior de la entidad no se consideró viable efectuar este adelanto en el Plan de Aportes.

Inversión

El presupuesto de inversión para la vigencia 2012 se ejecutó en un **94%** (Apropiaciones/Obligaciones). Dicho presupuesto está conformado de la siguiente forma: Vigencias Futuras en modo vial por un valor de \$3.165.856 millones, Recursos Adicionales en modo vial por un valor de \$303.693 millones, Vigencias Futuras en el modo férreo por un valor de \$25.470 millones, Recursos Adicionales en el modo férreo por un valor de \$65.532 millones, Recursos Adicionales en el modo portuario por un valor de \$3.000 millones, Recursos Adicionales en Asesorías y Consultorías por un valor de \$76.660 millones, Recursos Adicionales en Fortalecimiento Institucional por un valor de \$14.761 millones.

Vigencias Futuras

En cuanto a las vigencias futuras aprobadas para el modo vial, a continuación se presenta la ejecución de las mismas:

Ejecución Vigencias Futuras Modo Vial

Proyecto	Apropiación	Ejecución	% Ejec
Mejoramiento apoyo estatal nuevos proyectos de concesión:	22.718	22.718	100%
Córdoba - Sucre	22.718	22.718	100%
Mejoramiento apoyo estatal ruta del sol:	1.149.333	1.140.347	99%
Sector 1	419.454	421.310	100%
Sector 2	417.281	406.221	97%
Sector 3	312.598	312.816	100%
Mejoramiento mantenimiento concesión Ruta Caribe	152.954	152.954	100%
Mejoramiento mantenimiento conce Córdoba Sucre	126.300	126.300	100%
Mejoramiento concesión Armenia Pereira Manizales	200.000	200.000	100%
Mejoramiento mantenimiento Cartagena Barranq	100.000	100.000	100%
Mejoramiento autopista Bogotá - Villavicencio	407.240	407.120	100%
Mejoramiento Transversal de las Américas Sector 1	555.958	555.958	100%
Mejoramiento Autopistas de la Montaña	111.642	39.526	35%
Compra de predios y obras complementarias:	339.711	339.711	100%
Siberia - La Punta - El Vino	33.005	33.005	100%
Cartagena - Barranquilla	29.250	29.250	100%
Zipaquirá - Palenque	77.755	77.755	100%
Santa Marta - Riohacha - Paraguachon	34.823	34.823	100%
Córdoba - Sucre	63.000	63.000	100%
Pereira - La Victoria	19.914	19.914	100%
Bosa - Granada - Girardot CONPES 3563 - 3632	69.399	69.399	100%
Bosa - Granada - Girardot (pago anticip opera y mant) 3632	12.565	12.565	100%
Total	3.165.856	3.084.634	97%

Los recursos no ejecutados en la vigencia 2012 corresponden a los siguientes proyectos de inversión:

Autopistas de La Montaña, hoy Autopistas para la Prosperidad. Dado que el 28 de enero de 2010 la Agencia Nacional de Infraestructura suscribió un contrato interadministrativo con ISA para el desarrollo del proyecto Autopistas de la Montaña por un valor de \$1 billón en pesos de 2008, y ante las manifestaciones de las partes de proceder con la terminación de dicho contrato, esta se dio al finalizar el mes de diciembre de 2012., Los recursos asignados para la vigencia 2012 por valor de \$111.642 solo se ejecutaron por \$39.526 millones los cuales fueron destinados a ISA para el pago de los estudios y diseños entregados. Teniendo en cuenta la fecha en la que se efectuó la liquidación del Contrato con ISA los recursos no ejecutados por valor de \$72.116 millones no se pudieron trasladar a ningún otro proyecto para su ejecución.

Mejoramiento Apoyo Estatal Ruta del Sol. Teniendo en cuenta que las vigencias futuras aprobadas para Ruta del Sol deben ser indexadas al IPC decretado a la fecha en la que se realizará el pago, el valor presupuestado para el pago de la vigencia futura de Ruta del Sol II resultó mayor al efectivamente pagado.

Adición Presupuestal

En cuanto a los recursos adicionales aprobados para el modo vial, a continuación se presenta la ejecución de los mismos:

Ejecución Recursos Adicionales Modo Vial

Proyecto	Apropiación	Ejecución	% Ejec
Compra de predios y obras complementarias:	303.693	298.650	98%
Bosa - Granada - Girardot Construcción de puentes	3.103	-	0%
Briceño - Tunja - Sogamoso CONPES	20.187	20.106	100%
Otros Recursos Pago deudas concesionarios	280.403	278.543	99%
Ruta del Sol Sector 2	4.702	4.702	100%
Zona Metropolitana de Bucaramanga	16.495	16.495	100%
Ruta Caribe	14.780	14.780	100%
Rumichaca Pasto Chachagui	9.761	9.761	100%
Armenia Pereira Manizales IMG	51.913	51.913	100%
Devimed IMG	50.005	50.004	100%
Malla Vial del Meta IMG	79.960	79.959	100%
Neiva Espinal Girardot IMG	1.119	-	0%
Santa Marta Riohacha Paraguachon IMG	51.668	50.929	99%

Rehabilitación de Vías Férreas a nivel Nacional.

El presupuesto asignado para este proyecto en el año 2012 se ejecutó en un 36% (obligaciones/apropiaciones). El valor total asignado asciende a la suma de \$91.002 millones y el valor no ejecutado por \$58.629 millones se presentó porque no se llevaron a cabo los siguientes proyectos:

Estructuración de los Corredores Férreos Bogotá - Belencito y La Dorada - Chiriguáná

Compra de Predios de la Variante Cartago
Puntos Críticos Corredor Férreo del Pacífico (Contrato con el Fondo de Adaptación)

Transporte Marítimo.

La Vicepresidencia de Gestión Contractual informó a esta Vicepresidencia por medio de la comunicación 2012303002783-3, que los recursos asignados a el proyecto en mención los cuales ascienden a \$3.000 millones no serían ejecutados en la vigencia 2012 toda vez que el tiempo con el que disponían para la estructuración de las Interventorías Portuarias no era suficiente para que las mismas fueran ejecutadas en la vigencia 2012.

La Agencia Nacional de Infraestructura informó al Ministerio de Transporte, al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y al Departamento Nacional de Planeación que no se ejecutarían los recursos y solicitó efectuar el traslado de los mismos para el pago de las deudas con los concesionarios viales pero esta solicitud no fue aprobada y no fue incluida dentro de la Modificación de Presupuesto que aprobó el Congreso de la República en el mes de noviembre de 2012.

Asesorías y Consultorías. En la vigencia 2012 se asignaron recursos para este proyecto por valor de \$76.660 millones de los cuales se ejecutaron \$11.049 millones (obligaciones/apropiaciones), es decir, el 15% de la apropiación. Sin embargo, y de acuerdo con lo reportado por la Vicepresidencia de Estructuración, alrededor de \$45.000 millones serán constituidos como reserva presupuestal y serán cancelados en la vigencia 2013. Dentro de los recursos constituidos como reserva presupuestal se encuentran \$34.000 millones que corresponden al valor a cancelar a Fonade por los convenios suscritos. Adicionalmente se encuentran los \$5.000 millones que serían transferidos al Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, entre otros.

Fortalecimiento Institucional. Los recursos asignados para este proyecto ascienden a la suma de \$14.761 millones ejecutándose el 75% en la vigencia, esto es, \$11.100 millones. Dentro de este proyecto se encuentran los recursos para atender los honorarios de los contratos de prestación de servicios así como el valor para las adecuaciones de la nueva sede de la Entidad.