

Documento Conpes

3817

**CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL
REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN**

MODIFICACIÓN AL DOCUMENTO CONPES 3571 “IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO VIAL AUTOPISTA RUTA DEL SOL”, TRAMO 2

DNP: Subdirección Sectorial, DIFP, OAJ, DIES
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Ministerio de Transporte
Agencia Nacional de Infraestructura

Versión Aprobada

Bogotá D.C., Octubre 2 de 2014

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL

CONPES

Juan Manuel Santos Calderón

Presidente de la República

Germán Vargas Lleras

Vicepresidente de la República

Néstor Humberto Martínez Neira

Ministro de la Presidencia

Juan Fernando Cristo Bustos

Ministro del Interior

María Ángela Holguín Cuéllar

Ministra de Relaciones Exteriores

Mauricio Cárdenas Santamaría

Ministro de Hacienda y Crédito Público

Yesid Reyes Alvarado

Ministro de Justicia y del Derecho

Juan Carlos Pinzón Bueno

Ministro de Defensa Nacional

Aurelio Iragorri Valencia

Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural

Alejandro Gaviria Uribe

Ministro de Salud y la Protección Social

Luis Eduardo Garzón

Ministro de Trabajo

Tomás González Estrada

Ministro de Minas y Energía

Cecilia Álvarez-Correa

Ministra de Comercio, Industria y Turismo

Gina Parody

Ministra de Educación Nacional

Gabriel Vallejo López

Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible

Luis Felipe Henao Cardona

Ministro de Vivienda, Ciudad y Territorio

Diego Molano Vega

Ministro de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones

Natalia Abello Vives

Ministra de Transporte

Mariana Garcés Córdoba

Ministra de Cultura

Simón Gaviria Muñoz

Director General del Departamento Nacional de Planeación

Luis Fernando Mejía Alzate

Secretario Técnico

Resumen Ejecutivo

En cumplimiento de lo señalado en el artículo 35¹ de la Ley 1687 de 2013², este documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES, la modificación al Documento CONPES 3571 de 2009 “Importancia Estratégica del Proyecto Vial Autopista Ruta del Sol”. La modificación que se presenta al Conpes, comprende la declaración de importancia estratégica del corredor Ocaña (Río de Oro) – Aguacalara – Gamarra y las conexiones a puertos fluviales al norte y sur de Gamarra.

Con la modificación al Documento Conpes 3571 se busca adicionar el proyecto de gasto de inversión “*Mejoramiento apoyo estatal proyecto de concesión Ruta del Sol, sector 2 nacional*”, sin necesidad de fuentes de financiamiento de la nación adicionales toda vez que se utilizarán los recursos que habían sido aprobados previamente para las vigencias 2024 y 2025 por un valor de \$311.394 millones de pesos constantes de 2008. De acuerdo con estimaciones realizadas por el concesionario y avaladas por la ANI dichos recursos quedarán disponibles pues se estima la obtención del Valor Presente de los Ingresos Totales – VPIT (\$2,094 billones de pesos de 2008) del contrato básico en diciembre de 2023.

Estos recursos disponibles serán utilizados para financiar el mejoramiento de la vía Ocaña (Río de Oro) - Aguacalara - Gamarra y las conexiones a puertos fluviales al norte y sur de Gamarra, la cual se conecta con el proyecto Ruta del Sol Sector 2 en la intersección de Aguacalara. Esto permitirá una mejora sustancial en la conectividad de Cúcuta y Venezuela con el Sector 2 del Proyecto Ruta del Sol y con el Río Magdalena³.

¹ “Artículo 35. Las autorizaciones otorgadas por el Consejo Superior de Política Fiscal CONFIS, o quien este delegue para la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras deberán respetar, en todo momento, las condiciones sobre las cuales se otorgó.

Las entidades u órganos que requieran modificar el plazo y/o los cupos anuales de vigencias futuras autorizados por el Consejo Superior de Política Fiscal - CONFIS, o quien este delegue requerirán, de manera previa a la asunción de la respectiva obligación o a la modificación de las condiciones de la obligación existente, de la reprogramación de las vigencias futuras en donde se especifique el nuevo plazo y/o cupos anuales autorizados.

Cuando con posterioridad al otorgamiento de una autorización de vigencias futuras, la entidad u órgano requiera la modificación del objeto u objetos o el monto de la contraprestación a su cargo, será necesario adelantar ante el Consejo Superior de Política Fiscal - CONFIS, o su delegado la solicitud de una nueva autorización de vigencias futuras que ampare las modificaciones o adiciones requeridas de manera previa a la asunción de la respectiva obligación o a la modificación de las condiciones de la obligación existente.

PARÁGRAFO 1. Las modificaciones al monto de la contraprestación a cargo de la entidad solicitante, que tengan origen exclusivamente en los ajustes financieros del monto y que no se encuentren asociados a la provisión de bienes o servicios adicionales a los previstos inicialmente, se tramitarán como una reprogramación de vigencias futuras.

PARÁGRAFO 2. Lo anterior sin perjuicio de que en caso de tratarse de nuevas vigencias futuras, se deberá contar con el aval fiscal del Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS, y declaratoria de importancia estratégica por parte del Consejo Nacional de Política Económica y Social -CONPES, en los casos en que las normas lo exijan. (...)”

² Por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia del 1 de enero al 31 de diciembre de 2014.

³ La ANI definirá el mecanismo jurídico a través del cual se ejecutará el proyecto de gasto de inversión que se va a adicionar en el presente documento.

Las entidades involucradas en el desarrollo del presente documento y en el cumplimiento de las recomendaciones son el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura.

Clasificación: T311

Palabras clave: Ruta del Sol Sector 2, Ocaña (Río de Oro) – Aguaclara – Gamarra, Conpes 3571 de 2009, Ley 1687 de 2013.

TABLA DE CONTENIDO

I.	ANTECEDENTES	6
II.	OBJETIVO DEL DOCUMENTO CONPES	7
III.	JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN	8
IV.	MODIFICACIONES.....	16
V.	RECOMENDACIONES	18

I. ANTECEDENTES

El Documento CONPES 3571 del 9 de marzo de 2009 declaró de importancia estratégica para el País el proyecto vial “Autopista Ruta del Sol”, cuyo objetivo fundamental es mejorar la infraestructura vial para incrementar la competitividad, promover el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de los colombianos.

El proyecto vial “Autopista Ruta del Sol” se extiende a lo largo del Valle del Río Magdalena y busca conectar, mediante el modo carretero, el centro del país con la Costa Atlántica como se observa en el gráfico 1. Durante su proceso de estructuración, el Instituto Nacional de Concesiones - INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la Corporación Financiera Internacional - IFC, estructuraron el proyecto en tres sectores para ser desarrollados por el sector privado en tres contratos de concesión distintos.

Gráfico 1. Mapa general del proyecto Ruta del Sol. Delimitación de Sectores



Fuente: Conpes 3571 de 2009.

Bajo dicha estructuración, en el año 2009 se efectuó la licitación pública del proyecto y se adjudicaron los sectores 1 y 2. En consecuencia, mediante la Resolución No. 641 del 15 de diciembre de 2009 se adjudicó a la Concesionaria Ruta del Sol S.A.S. el Contrato de Concesión del Sector 2: Puerto Salgar – San Roque.

El 14 de enero de 2010 se suscribió el Contrato de Concesión No. 001 con la Concesionaria Ruta del Sol S.A.S. cuyo objeto es el otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993⁴, el concesionario por su cuenta y riesgo, elabore los diseños, financie, obtenga las licencias ambientales y demás permisos, adquiera los predios, rehabilite, construya, mejore, opere y mantenga el trayecto comprendido entre Puerto Salgar y San Roque (Sector 2 del proyecto vial “Autopista Ruta del Sol”). En cuanto a los aportes estatales aprobados en dicho contrato, estos ascienden a \$3.540.123 millones de pesos constantes de 2008, tal y como se describe en la Tabla 1.

Tabla 1. Aportes estatales aprobados para el proyecto Ruta del Sol Sector 2

Año	Valor del Aporte millones de pesos 2008	Etapas
2011	\$149.761	Etapas preoperativa
2012	\$373.767	
2013	\$210.894	
2014	\$569.310	
2015	\$660.550	
2016	\$157.269	Operación y Mantenimiento
2017	\$172.996	
2018	\$155.697	
2019	\$155.697	
2020	\$155.697	
2021	\$155.697	
2022	\$155.697	
2023	\$155.697	
2024	\$155.697	
2025	\$155.697	
Total	\$3.540.123	

Fuente: CONPES 3571 del 9 de marzo de 2009

De los anteriores aportes, la Nación ha cumplido con la transferencia al concesionario, de los correspondientes a la etapa preoperativa del proyecto para las vigencias 2011 a 2013, los cuales ascienden a \$734.422 millones de 2008. Para la vigencia 2014, se encuentran apropiados \$569.310 millones de 2008, equivalentes a \$674.297 millones de 2014 de acuerdo con el Decreto 3036 de 2013, por medio del cual se liquida el Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal 2014.

II. OBJETIVO DEL DOCUMENTO CONPES

⁴ La cual tiene por objeto disponer las reglas y principios que rigen los contratos de las entidades estatales.

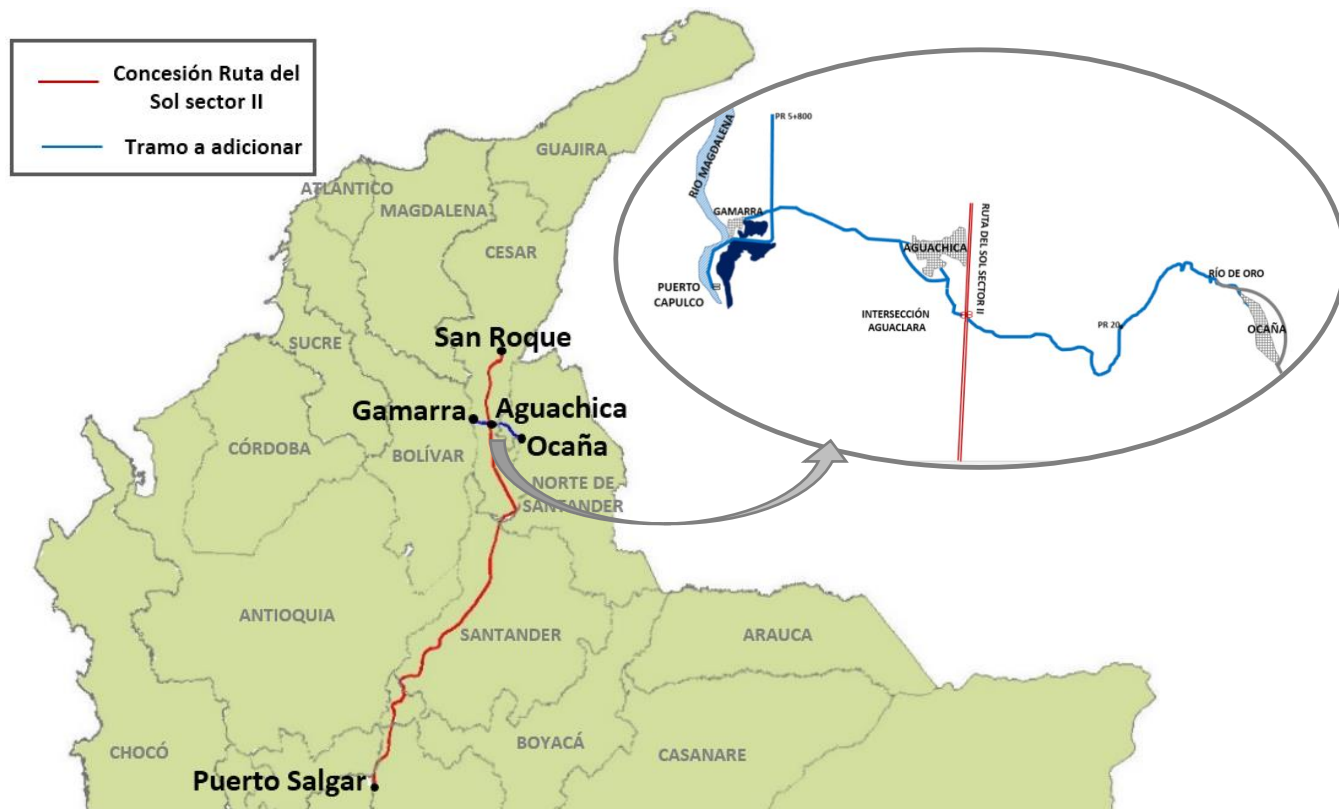
El objetivo del presente documento es declarar de importancia estratégica el corredor Ocaña (Río de Oro) – Aguachica – Gamarra y las conexiones a puertos fluviales al norte y sur de Gamarra, adicionándolo al proyecto de gasto de inversión “*Mejoramiento apoyo estatal proyecto de concesión Ruta del Sol – Sector 2 Nacional*” declarado de importancia estratégica mediante Documento CONPES 3571 de 2009.

III. JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN

A. Antecedentes

El proyecto Ruta del Sol Sector 2 se compone de siete (7) tramos, y su tramo cinco (5) se extiende entre los municipios de San Alberto y Aguachica en el Departamento de Cesar (Ruta 4514 del PROO al PR65). Dentro de este tramo actualmente se encuentra en construcción la intersección a desnivel de Aguachica, en el Municipio de Aguachica, la cual integra: i) el corredor vial proveniente de Ocaña que atrae el tráfico del Departamento de Norte de Santander y, ii) el corredor vial que viene desde Gamarra el cual atrae el tráfico procedente de las poblaciones ribereñas del Río Magdalena pertenecientes al Departamento del Cesar, y de allí a Puerto Capulco.

Gráfico 2. Ubicación del proyecto



Fuente: Elaboración propia con información de la ANI.

La distancia por carretera desde Ocaña hasta Puerto Capulco es de aproximadamente 72 km en calzada sencilla y con un ancho promedio de 7 mt. El corredor se subdivide en dos tramos principales, los cuales se describen a continuación:

- **Tramo Ocaña – Aguaclara:** tiene una longitud aproximada de 47 km, es un terreno montañoso y plano, con una vía de ancho de calzada de 6.0 a 7.0 mt, sin bermas. La velocidad de diseño actual de la vía está entre 20 y 40 km/h. Esta vía soporta tráfico pesado proveniente de Cúcuta y Venezuela que transita dentro del casco urbano de Ocaña.
- **Tramo Aguaclara – Gamarra – Puerto Capulco:** posee una longitud aproximada de 25 km, el terreno se caracteriza por ser plano a ligeramente ondulado. La vía tiene ancho de calzada de entre 6.0 y 7.0 mt, no tiene bermas, y su velocidad de diseño actual es de 50 km/h. De este tramo, 3.5 km transcurren dentro del casco urbano de Aguachica, municipio que se encuentra ubicado en el trazado del proyecto vial Ruta del Sol Sector 2 como se observa en el Gráfico 2.

En la actualidad el corredor recibe tráfico pesado proveniente de la zona de frontera, los llanos orientales y el interior del país en general. De acuerdo con estudios realizados⁵, el Tránsito Promedio Diario-TPD en el 2013 a lo largo del tramo Aguaclara – Ocaña fue de 2.168 vehículos de los cuales el 33% correspondieron a camiones y buses. Para el tramo Aguaclara – Gamarra el TPD estimado fue de 1.123 vehículos, de los cuales el 12% correspondió a camiones y buses. Este flujo vehicular con importante cantidad de vehículos de carga y las bajas especificaciones del corredor, han generado alto deterioro de la vía ocasionando que más del 60% del corredor Aguaclara – Ocaña se encuentre entre regular y mal estado, ocasionando así bajas velocidades de operación en la vía.

Para mejorar las especificaciones de la vía, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, propone realizar obras de rehabilitación, ampliación de la sección transversal, construcción de intersecciones, variantes y vías nuevas⁶.

⁵ Estudio de Demanda; Halcrow Group Limited, Septiembre 2013.

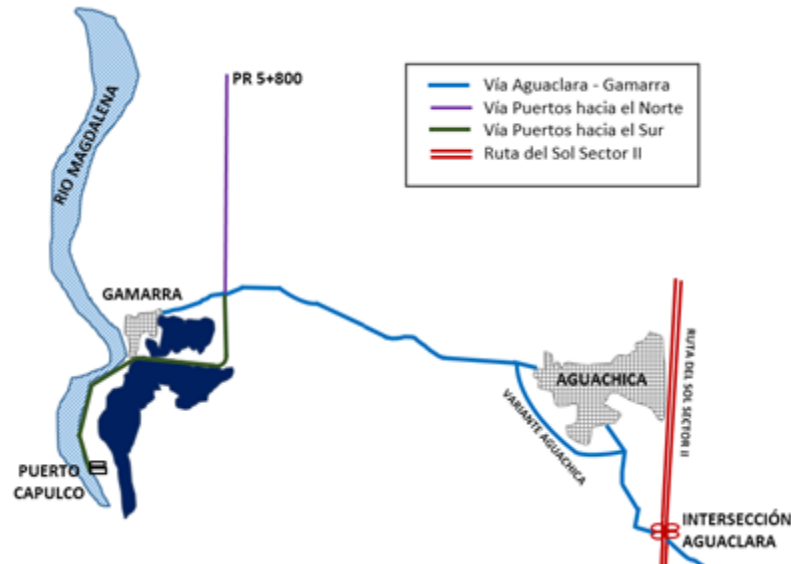
⁶ El artículo 110 del Estatuto Orgánico del Presupuesto dispone: “**ARTÍCULO 110.** Los órganos que son una sección en el presupuesto general de la Nación, tendrán la capacidad de contratar y comprometer a nombre de la persona jurídica de la cual hagan parte, y ordenar el gasto en desarrollo de las apropiaciones incorporadas en la respectiva sección, **lo que constituye la autonomía presupuestal a que se refieren la Constitución Política y la ley.** Estas facultades estarán en cabeza del jefe de cada órgano quien podrá delegarlas en funcionarios del nivel directivo o quien haga sus veces, y serán ejercidas teniendo en cuenta las normas consagradas en el estatuto general de contratación de la administración pública y en las disposiciones legales vigentes. (...)”. Resaltado fuera de texto.

B. Alcance de las obras a realizar

El alcance de las obras a ejecutar, se describe a continuación para cada uno de los tramos. Es importante tener en cuenta, que todas las intervenciones a nivel de mejoramiento y vía nueva contempladas en el proyecto, garantizarán el progresivo cumplimiento de las especificaciones de la Ley 105 de 1993⁷.

- **Tramo Aguaclara - Aguachica - Gamarra**

Gráfico 3. Tramo Aguaclara - Aguachica - Gamarra



Fuente: Elaboración propia con información de la ANI.

El alcance de los trabajos para este tramo comprende la construcción de 18 km de vía nueva, el mejoramiento y/o rehabilitación de 18,7 km de vía existente y la construcción de 454 mt de puentes. En específico se realizará la rehabilitación del pavimento de vías en los accesos a Aguachica y Gamarra, la construcción de tres (3) glorietas a nivel en la circunvalar de Aguachica, dos (2) glorietas a nivel en la vía en Gamarra, y la construcción de cuatro (4) puentes, siendo el más importante de ellos el localizado sobre la ciénaga de Cascajal.

Para el trayecto de vía que va de Aguaclara hasta Gamarra, la solución propuesta por la ANI basados en los estudios de estructuración⁸ consiste en construir una vía nueva, utilizando el corredor de la vía existente, generando conectividad con los puertos ribereños

⁷ Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

⁸ Estructuración jurídica, técnica y financiera del Proyecto relacionado con la vía Ocaña – Aguaclara – Gamarra – Puerto Capulco. Realizada por el concesionario de acuerdo al Ótrosí No. 3 del 15 de julio de 2013.

del Río Magdalena y dando una solución al tráfico urbano en Aguachica a través de una variante como se observa en el gráfico 3.

Para el trayecto entre Gamarra y Puerto Capulco y los puertos hacia el sur de Gamarra, se plantea de acuerdo a los resultados obtenidos en la estructuración del proyecto, el mejoramiento de la vía existente aumentando especificaciones geométricas, la ampliación del sistema de drenaje, la elevación de la rasante, creando una estructura que funcione en forma de dique, lo anterior, teniendo en cuenta que se trata de una zona cenagosa e inundable dada la cercanía con el Río Magdalena.

Para los puertos al norte de Gamarra, el proyecto en mención incluye la construcción de una nueva vía paralela al ferrocarril existente. Se destaca un viaducto de 400 mt de longitud sobre la ciénaga de Gamarra. Para las respectivas entradas a las ciudades de Gamarra y Aguachica, se llevará a cabo una rehabilitación de los pavimentos existentes.

- **Tramo Aguaclara - Ocaña (Río de Oro)**

Gráfico 4. Tramo Aguaclara – Ocaña (Río de Oro)



Fuente: Elaboración propia con información de la ANI.

Sub-tramo Aguaclara – PR 20 (de la vía Aguaclara/Río de Oro)

Considerando las actuales condiciones de este sub-tramo, se definió el alcance de las obras, las cuales contemplan la construcción de 1,8 km de vía nueva y la pavimentación de 18 km. Al sur del poblado de San Andrés, se contempla la construcción de vía nueva (variante) y la rehabilitación de las vías de acceso a dicho poblado.

Sub-Tramo Pr 20 - Pr 43 (De La Vía Aguaclara/Rio De Oro)

Este sub-tramo está localizado en terreno montañoso. Su plataforma tiene ancho variable y su trazado presenta radios de giro limitados, ocasionando problemas al tráfico y riesgos de seguridad a los usuarios, por lo que se plantea un mejoramiento de trazado y su velocidad operacional mediante la construcción de un tercer carril de 4 km y la construcción de viaductos y puentes para ensanche de curvas. En resumen, en este tramo se construirán 7.3 km de vía nueva, se mejorarán 15.7 km y se construirán más de 7 km en viaductos y puentes.

C. Beneficios del Proyecto

[Los trabajos de rehabilitación y mejoramiento propuestos significarán un progreso sustancial en las condiciones de operación del Corredor Vial que hace parte del Proyecto Ruta del Sol, especialmente del Sector 2. Mejorará la conectividad de Ocaña con el Sector 2 del Proyecto Ruta del Sol y con el Río Magdalena, lo que optimizará el transporte proveniente de Venezuela, toda vez que la vía actual será ampliada y su trazado mejorado para permitir un adecuado flujo de vehículos de carga. Cabe señalar, que el tramo Ocaña - Cúcuta, que completa el corredor Venezuela - Río Magdalena, se encuentra en estructuración dentro de los proyectos viales de cuarta generación.

Adicionalmente, el corredor Aguachica - Gamarra ha sido definido como uno de los accesos prioritarios para el desarrollo logístico intermodal del Río Magdalena (Documento Conpes 3758 de 2013) y de acuerdo con el estudio de demanda realizado⁹, se identificó a Gamarra como uno de los cuatro puertos interiores con origen y destino de carga hacia los puertos de Barranquilla y Cartagena, estimando, dentro de las proyecciones un total de 91.559 toneladas a 2025¹⁰ de carga entre Gamarra y Barranquilla.

Este se constituirá en el corredor vial de apoyo para el transporte de carga de gran cantidad de productos agrícolas, ganaderos y mineros de la región y el resto del país hacia los puertos de la Costa Atlántica y zonas de frontera, convirtiéndose en una vía de gran importancia para la economía regional y nacional. De acuerdo con la encuesta de carga realizada por el Ministerio de Transporte en el 2013 se transportaron entre Ocaña y Aguachica más de 60 mil Toneladas y desde y hacia Gamarra más de 8 mil Toneladas, sobresaliendo el transporte de productos agropecuarios.

Los estudios de mejoramiento pretenden revisar y modificar las especificaciones y dimensiones de la vía, cumpliendo con las especificaciones de la Ley 105 de 1993, permitiendo su adecuación frente a los niveles de servicio requeridos por el tránsito actual

⁹ Estudio de Demanda del Sistema Fluvial del Río Magdalena - *Steer Davies*, 2013.

¹⁰ Escenario de recuperación de la navegabilidad a mediano plazo y con baja captación.

y proyectado. De esta manera se espera disminuir significativamente los costos de operación vehicular los cuales generaran beneficios de aproximadamente \$1,4 billones¹¹, lo que mejorará la dinámica de comercialización de productos de la región así como del turismo, propendiendo por mayores niveles de competitividad y desarrollo socioeconómico a nivel regional y nacional, con el consecuente mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la región.

A partir de la definición de las áreas de influencia, se determinó que, con la ejecución del proyecto se beneficiarán directamente 4 municipios de 2 departamentos y una población cercana a los 220.000 habitantes, como se muestra en la Tabla 2:

Tabla 2 Área de influencia directa del Proyecto

Departamento	Municipio	Habitantes (Proyección 2014)
Norte de Santander	Ocaña	97.479
Cesar	Aguachica	91.977
	Gamarra	16.438
	Río de Oro	14.085

Fuente: Cálculos ANI con base en proyecciones DANE (Censo 2005)

Adicionalmente, de acuerdo con la información de los estudios socio-económicos realizados en el proceso de estructuración del proyecto Ocaña - Aguachica - Gamarra y las conexiones a puertos fluviales al norte y sur de Gamarra, se destacan las siguientes conclusiones¹²:

- Los beneficios económicos derivados de la realización del proyecto ascienden a \$1,6 billones de 2013¹³, de los cuales en promedio el 90% están relacionados con beneficios asociados con la reducción de costos de transporte y tiempos de viaje. Se estima que el ahorro en tiempo de viaje, para vehículos pesados es aproximadamente 45 minutos y para vehículos livianos es 50 minutos.
- Con base en los beneficios expuestos, se puede calcular una relación entre los beneficios generados durante la vida del contrato y los costos de su realización la cual es de 1,32.
- Aún si la reducción en tiempo de viaje es menor a la esperada (holgura de 44% para vehículos livianos y de 42% para vehículos pesados), los beneficios del proyecto Ocaña - Gamarra se reducirían y serían iguales a los costos de su

¹¹ Análisis de conveniencia del desarrollo del mejoramiento y rehabilitación de la vía Ocaña - Aguachica - Gamarra-- Puerto Capulco. Valoración Económica Ambiental SAS 2012.

¹² Análisis de conveniencia del desarrollo del mejoramiento y rehabilitación de la vía Ocaña - Aguachica - Gamarra-- Puerto Capulco. Valoración Económica Ambiental SAS 2012.

¹³ Valor presente de los beneficios, con tasa de descuento del 12%.

construcción y operación (relación B/C=1,00), tal y como se muestra en la tabla 3:

Tabla 3. Análisis sensibilidad relación Beneficio/Costo.

Tipo Vehículo	Tiempo Actual	Tiempo Proyecto	Reducción de tiempo		
			(B/C=1,32)	(B/C=1,00)	Holgura
Livianos	2:13	1:23	0:50	0:28	44%
Pesados	2:37	1:52	0:45	0:26	42%

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura.

Teniendo en cuenta lo anterior, es importante resaltar que el proyecto es económicamente rentable y se generarán beneficios superiores a los costos estimados del proyecto aun cuando el ahorro en tiempo de viaje sea menor al esperado. Adicionalmente, con el mejoramiento de la vía Ocaña - Aguacalara - Gamarra y la construcción de vías nuevas hacia los puertos fluviales al norte y sur de Gamarra, se promoverá el transporte multimodal generando así una mayor competitividad del país y una menor congestión las vías que se encuentran en el área de influencia del proyecto.

D. Esquema de Financiación

Las proyecciones de recaudo del Proyecto Ruta del Sol Sector 2 arrojan como resultado la posible obtención del Valor Presente de los Ingresos Totales – VPIT del contrato básico (\$2.094.286 millones de 2008) en diciembre de 2023¹⁴. Con base en el resultado de la proyección, se plantea adelantar la revisión del VPIT del contrato básico de diciembre de 2030 a diciembre de 2023, por lo que se podría finalizar el contrato básico de Ruta del Sol Sector 2, en este último año.

Esto significa que las vigencias futuras que actualmente se encuentran aprobadas para los años 2024 y 2025, y que se encuentran asociadas a la remuneración del VPIT del contrato básico, no se requerirían para el alcance básico y se podrían utilizar para la ejecución de las obras de construcción, rehabilitación y mantenimiento de la vía Ocaña - Aguacalara - Gamarra y las conexiones a puertos fluviales al norte y sur de Gamarra, así como la operación y mantenimiento del alcance básico durante la vida del contrato.

¹⁴ Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura.

El valor de CAPEX¹⁵ para realizar las obras de mejoramiento y rehabilitación en el tramo Ocaña - Aguaclara - Gamarra y las conexiones a puertos fluviales al norte y sur de Gamarra, es de \$1.2 billones (ver anexo 1), y el OPEX¹⁶ estimado para dicho corredor y el alcance básico es de \$1.6 billones¹⁷.

Adicional a los recursos que se liberan de las vigencias futuras del proyecto inicialmente declarado de importancia estratégica, el proyecto de gasto de inversión al cual se está solicitando la declaratoria de importancia estratégica, contaría con las siguientes potenciales fuentes de financiación:

- Los recaudos de los cinco (5) peajes de la Ruta del sol Sector 2 que se reciban a partir de enero de 2024.
- El posible mayor recaudo que se llegue a recibir una vez garantizado el cumplimiento del VPIT básico a diciembre de 2023.
- El aumento adicional al incremento previsto de las tarifas de los cinco (5) peajes de la Ruta del Sol Sector 2, a partir de año 2015, a razón del 3% anual y hasta completar el 15%. Cabe señalar, que tal incremento deberá ser aprobado por el Ministerio de Transporte.
- La instalación de dos (2) nuevas Estaciones de Peaje entre Aguaclara y Gamarra y entre Aguaclara y Río de Oro, respectivamente. Esta instalación también deberá ser aprobada por el Ministerio de Transporte.

En el modelo financiero se ha establecido un VPIT de \$676.806,95 millones de 2008 (ver anexo 2 Usos y Fuentes), distribuido de la siguiente manera:

- Valor presente de recaudo de Peajes: \$556.299 millones de diciembre 2008 (82.19% del VPIT), de los cuales \$302.128 millones serán del recaudo de los 5 peajes de ruta del Sol 2 a partir del 2024, \$196.503 del mayor recaudo en los 5 peajes de ruta del Sol 2 una vez se cumpla el VPIT a diciembre de 2023 y \$57.668 millones de las nuevas dos estaciones de peaje.
- Valor presente de Vigencias Futuras: \$120.508 millones de diciembre de 2008 (17.81% del VPIT).

La estructura de financiación planteada para el desarrollo del proyecto, modifica la forma de terminación del contrato de concesión original, pues pasaría de una estructura de terminación de veinte (20) años de concesión u obtención del VPIT a un plazo fijo al año

¹⁵ CAPEX (Capital Expenditures) o gastos de capital, en este ítem se incluyen todos los gastos necesarios para la construcción, mejoramiento o rehabilitación de la infraestructura vial.

¹⁶ OPEX (Operational Expenditures), en este ítem se incluyen los gastos de operación y mantenimiento de la vía.

¹⁷ Cifras en pesos contantes de 2013.

2035, es decir, que independientemente de la obtención del VPIT adicional, el contrato finalizaría en el año 2035. En el caso que al finalizar el contrato se presenten excedentes en el recaudo por peajes, éstos se dividirán en partes iguales entre el Estado y el Concesionario, en caso contrario el Estado pagará al concesionario el valor no recaudado al finalizar el contrato.

Es importante resaltar que el esquema de riesgos establecido en el contrato de concesión original mantiene las mismas condiciones iniciales a excepción del riesgo comercial. En la asignación de riesgos del contrato original se contemplaba la obtención del Valor Presente de los Ingresos Totales – VPIT (\$2.094 billones de pesos de 2008) en el año 20 del contrato (31 de diciembre de 2030); si el concesionario obtenía el VPIT previo al cumplimiento del plazo contractual se daría por terminado el contrato, en caso contrario, se concedía un plazo adicional máximo de (5) cinco años para que el concesionario obtuviera el VPIT. Finalmente, si cumplido este plazo adicional no se obtenía el VPIT, la ANI realizaría la compensación correspondiente por el valor faltante.

Ahora bien, con el nuevo esquema propuesto, se modifica el plazo para la obtención del VPIT, se incorporan mecanismos de liquidez al concesionario similares a los otorgados a los proyectos desarrollados en el programa de Cuarta Generación de Concesiones Viales – 4G. Los cambios más importantes son:

- El nuevo plazo para la obtención del VPIT (\$2.094 billones) se acorta a 13 años, (31 de diciembre de 2023), en caso que no se obtenga el VPIT la ANI deberá compensar al concesionario.
- Se modifica el plazo del contrato a 25 años (31 de diciembre de 2035).
- Dentro del nuevo plazo se otorgarán garantías de tráfico así: (i) en el año 2023 VPIP2023 (\$230,935 millones) y (ii) 2028 - VPIP2028 (\$407,345 millones).
- Se incrementa el valor del VPIT a \$2.771 billones de pesos de 2008, los cuales deben ser obtenidos al finalizar el año 2035, en caso de obtenerse con anterioridad, los ingresos serán compartidos entre la ANI y el concesionario por partes iguales. En caso contrario, la ANI deberá reconocer la diferencia al privado.

IV. MODIFICACIONES

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, se requiere declarar de importancia estratégica el corredor Ocaña (Río de Oro) - Aguaclara - Gamarra y las conexiones a puertos fluviales al norte y sur de Gamarra, adicionado al proyecto de gasto de inversión *“Mejoramiento apoyo estatal proyecto de concesión Ruta del Sol – Sector 2 Nacional”*

declarado de importancia estratégica mediante Documento CONPES 3571 de 2009, y cuyo Plan de Aportes, requiere modificación del CONFIS en los siguientes términos:

Tabla 3. Modificación al plan de aportes

Vigencia	Aportes Estatales Aprobados Ruta del Sol 2 (millones de pesos 2008)	Aportes Estatales corredor Ocaña (Río de Oro) – Aguacalara – Gamarra y las conexiones a puertos fluviales	Aportes Estatales Ruta del Sol 2 Modificados (millones de pesos 2008)
2011	\$ 149.761		\$ 149.761
2012	\$ 373.767		\$ 373.767
2013	\$ 210.894		\$ 210.894
2014	\$ 569.310		\$ 569.310
2015	\$ 660.550		\$ 660.550
2016	\$ 157.269	\$ 103.798	\$ 261.067
2017	\$ 172.996	\$ 103.798	\$ 276.794
2018	\$ 155.697	\$ 103.798	\$ 259.495
2019	\$ 155.697		\$ 155.697
2020	\$ 155.697		\$ 155.697
2021	\$ 155.697		\$ 155.697
2022	\$ 155.697		\$ 155.697
2023	\$ 155.697		\$ 155.697
2024	\$ 155.697	(\$ 155.697)	\$ 0
2025	\$ 155.697	(\$ 155.697)	\$ 0
Total	\$ 3.540.123	\$ 0	\$ 3.540.123

Tal como se evidencia en la Tabla No. 3, los cupos no utilizados por el proyecto original para las vigencias 2024 y 2025 equivalentes a \$311.394 millones se utilizarían para el corredor Ocaña (Río de Oro) – Aguacalara – Gamarra y las conexiones a puertos fluviales al norte y sur de Gamarra, en tres partes iguales en las vigencias 2016, 2017 y 2018.

Es pertinente señalar, que el impacto fiscal previo a la declaratoria de importancia estratégica que mediante el presente documento se está realizando sobre la rehabilitación y mejoramiento de la vía Ocaña (Río de Oro) - Aguacalara - Gamarra y las conexiones a puertos fluviales al norte y sur de Gamarra, fue aprobado por el Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS en sesión del 5 de junio de 2014 (ver anexo 3), en cumplimiento de lo señalado en el artículo 35 de la Ley 1687 de 2013 y el Decreto 4730 de 2005, decisión que fue comunicada a la Entidad a través del oficio 2-2014-022414 del 18 de junio de 2014.

Es importante mencionar que la propuesta de modificación no altera la etapa preoperativa de ejecución del proyecto, ni el valor total del mismo, y en todo caso los giros

se sujetarán a la Programación Anual de Caja - PAC autorizada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público a la ANI.

V. RECOMENDACIONES

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

1. Declarar de importancia estratégica para el país el corredor Ocaña (Río de Oro) - Aguacalara - Gamarra y las conexiones a puertos fluviales al norte y sur de Gamarra, adicionándolo al proyecto de gasto de inversión *“Mejoramiento apoyo estatal proyecto de concesión Ruta del Sol – Sector 2 Nacional”*.
2. Solicitar al Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, al Departamento Nacional de Planeación y al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, adelantar los trámites correspondientes para la aprobación de las vigencias futuras adicionales al proyecto *Mejoramiento apoyo estatal proyecto de concesión Ruta del Sol – Sector 2 Nacional*, requeridas para la total financiación y ejecución del corredor Ocaña (Río de Oro) - Aguacalara - Gamarra y las conexiones a puertos fluviales al norte y sur de Gamarra, de acuerdo con sus competencias legales y reglamentarias.
3. Solicitar al Ministerio de Transporte, la aprobación y expedición del acto administrativo para la instalación de dos nuevas casetas de peajes en el tramo “Ocaña (Río de Oro) - Aguacalara - Puerto Capulco”, acción requerida para la financiación del tramo adicional del proyecto.
4. Solicitar al Ministerio de Transporte la aprobación del incremento de las tarifas de las actuales casetas del corredor denominado Ruta del Sol Sector II, en un tres por ciento (3%) anualmente, hasta completar quince por ciento (15%) acumulado, acción requerida para la financiación del tramo adicional del proyecto.

ANEXO 1
DESGLOSE CAPEX

HITO	SECTOR	VALOR TOTAL
SUBTRAMO 1 PUERTO CAPULCO - AGUAS CLARAS		
HITO 56	GAMARRA - PUERTO CAPULCO	\$ 144.572.503.812
HITO 57	GAMARRA - PUERTOS DEL NORTE	\$ 67.319.127.617
HITO 58	GAMARRA - AGUACHICA	\$ 106.001.606.766
HITO 59	CIRCUNVALAR AGUACHICA	\$ 97.074.337.401
SUBTRAMO 2 AGUAS CLARAS - PR 20		
HITO 60	AGUACLARA (PR 0) - PR 10	\$ 67.970.644.627
HITO 61	PR 10 - PR 20 (incluye glorietas y variante de San Andres)	\$ 72.702.061.601
SUBTRAMO 3 PR 20 - 43		
HITO 62	PR 20 - PR 30	\$ 291.698.207.934
HITO 63	PR 30 - RIO DE ORO (PR 43)	\$ 265.811.076.943
VALOR DE ACCESORIOS (2 PEAJES - 2 BASCULAS - SISTEMA ITS - 11 PARADEROS)		\$ 10.349.420.531
VALOR TOTAL CON AIU		\$ 1.123.498.987.232
VALOR BÁSICO DEL CONTRATO INCLUYE OBRAS COMPLEMENTARIAS, AJUSTES E IVA		\$ 1.183.949.771.399
SUBTOTAL ESTUDIOS Y DISEÑOS		\$ 4.627.385.000
SUBTOTAL GESTIÓN AMBIENTAL, SOCIAL Y PREDIAL		\$ 25.458.050.980
VALOR TOTAL CAPEX		\$ 1.214.035.207.379

Cifras en millones de pesos constantes de diciembre de 2013.

ANEXO 2
USOS Y FUENTES DEL PROYECTO

	FUENTES	
	\$ millones de 2013	\$ millones de 2008
Vigencias Futuras	\$ 357.072	\$ 312.590
Ingresos de Peaje	\$4.127.647	\$3.613.453
Total	\$ 4.484.719	\$3.926.043

VPIT
(Millones de
2008)
\$676.807

	USOS	
	\$ millones de 2013	\$ millones de 2008
CAPEX (1)	\$ 1.214.035	\$1.062.799
OPEX (2)	\$ 1.618.112	\$1.416.539
Impuestos (3)	\$ 518.252	\$ 453.692
Fondeos Contractuales (4)	\$ 89.128	\$ 78.025
Rentabilidad (FCL)	\$ 1.045.192	\$ 914.989
Total	\$ 4.484.719	\$3.926.043

ANEXO 3 APROBACIÓN CONFIS



**PROSPERIDAD
PARA TODOS**

5.2.1

Bogotá D.C.,

18 JUN 2014

MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

Numero Radicacion: 2-2014-022414

Fecha Radicacion: 18 Jun 2014 17:28:35

Destino: ANI - AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Origen: DIRECCION GENERAL DEL PRESUPUESTO PUBLICO NACIONAL

No. Folios: 1 No. Anexos: 0

Doctor

LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO

Presidente

Agencia Nacional de Infraestructura - ANI

Calle 26 No.59-51, Edificio T3 – Torre B Centro Empresarial Sarmiento Angulo

Bogotá, DC.

Asunto: Modificación Aval fiscal del 9 de marzo de 2009

Concesión Vial Autopista Ruta del Sol Sector 2.

Ref. 1-2014-26642

Estimado doctor Andrade:

En forma atenta, le comunico que el Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS-, en atención a la solicitud formulada mediante comunicación No. 2014-601-006544-1 del 4 de abril de 2014, así como lo dispuesto por la Ley 819 de 2003 y el Decreto 4730 de 2005, en la sesión del 5 de junio de 2014, autorizó la modificación del aval fiscal del 9 de marzo de 2009, así:

SECCIÓN	241300	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
PROGRAMA	113	MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA PROPIA DEL SECTOR
SUBPROGRAMA	600	INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE
PROYECTO	136	MEJORAMIENTO APOYO ESTATAL PROYECTO DE CONCESION RUTA DEL SOL SECTOR 2 NACIONAL

Millones de pesos constantes de 2008

Vigencia	Recurso	Aval Fiscal 15/02/2010	Modificación Aprobada	Nuevo Aval Fiscal
2014	Nación	569,310	-	569,310
2015	Nación	660,550	-	660,550
2016	Nación	157,269	103,798	261,067
2017	Nación	172,996	103,798	276,794
2018	Nación	155,697	103,798	259,495
2019	Nación	155,697		155,697
2020	Nación	155,697		155,697
2021	Nación	155,697		155,697
2022	Nación	155,697		155,697
2023	Nación	155,697		155,697
2024	Nación	155,697	(155,697)	-
2025	Nación	155,697	(155,697)	-
Total		2,805,701	-	2,805,701

Carrera 8 No. 6 C 38 Bogotá D.C. Colombia

Código Postal 111711

Conmutador (57 1) 381 1700

atencioncliente@minhacienda.gov.co

www.minhacienda.gov.co

Lo anterior para que la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI-, continúe con los trámites ante el Departamento Nacional de Planeación y el Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES, de modificación de la declaratoria de importancia estratégica contenida en el Documento Conpes 3571 de 2009 para el Proyecto de Concesión Vial Autopista Ruta del Sol Sector 2.

En la autorización de modificación del aval fiscal, el Confis consideró pertinente solicitar a la Agencia Nacional de Infraestructura, previo a la modificación del Conpes 3571 de 2009, solventar las discusiones técnicas y la aprobación de Obligaciones contingentes con la Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional y cumplir con los requisitos establecidos en el parágrafo primero de la cláusula 13 del otrosí No. 6 al contrato de concesión 001 de 2010, con excepción del requisito establecido en el ítem a).¹.

Cordialmente,


FERNANDO JIMÉNEZ RODRIGUEZ
Secretario Ejecutivo
Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS-

REVISÓ: Juan Francisco Arboleda / Ivan Alirio Campos
ELABORÓ: Isaias Contreras

¹ Autorización por parte del CONFIS y del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, para trasladar las vigencias del Contrato de Concesión No 001 de 2010, programadas para los años 2024 y 2025, para los años 2016, 2017 y 2018