

REPÚBLICA DE COLOMBIA
C O N F I S
CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL

SOLICITUD RATIFICACION AVAL FISCAL Y VIGENCIAS FUTURAS APP

PROYECTOS BICENTENARIO 5G:

**MEJORAMIENTO, CONSTRUCCIÓN, REHABILITACIÓN, OPERACIÓN Y
MANTENIMIENTO DE LA VÍA PUERTO SALGAR- BARRANCABERMEJA EN LOS
DEPARTAMENTOS CUNDINAMARCA, BOYACÁ Y SANTANDER.**

**MEJORAMIENTO, CONSTRUCCIÓN, REHABILITACIÓN, OPERACIÓN Y
MANTENIMIENTO DE LA VÍA SABANA DE TORRES - CURUMANÍ EN LOS
DEPARTAMENTOS SANTANDER, CESAR.**

**CONSTRUCCIÓN DE OBRAS DE ENCAUZAMIENTO OPERACIÓN Y
MANTENIMIENTO DEL CANAL NAVEGABLE DEL RIO MAGDALENA ENTRE
BOCAS DE CENIZA Y BARRANCABERMEJA NACIONAL.**

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI

DOCUMENTO D.G.P.P.N. No 12/2022
22 de marzo de 2022

CIRCULACIÓN

MIEMBROS DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL

1. SOLICITUD

En desarrollo de lo dispuesto por los artículos 26 de la Ley 1508 de 2012¹, 8 de la Ley 819 del 2003², 2.2.2.1.11.9. del Decreto 1082 de 2015³ y 2.8.1.7.1.11 del Decreto 1068 del 2015⁴, se somete a consideración del CONFIS, la solicitud de ratificación de aval fiscal y autorización de cupo de vigencias futuras emitidas en las sesiones del 28 de octubre y 23 de diciembre del 2021, presentada por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, mediante oficio No.: 20226010042281 del 19 de febrero de 2022, para los siguientes proyectos:

SECCIÓN: 24-13-00 AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
PROGRAMA: 2401 INFRAESTRUCTURA RED VIAL PRIMARIA
SUBPROGRAMA: 0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE
PROYECTO: 0081 MEJORAMIENTO, CONSTRUCCIÓN, REHABILITACIÓN,
OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA VÍA
PUERTO SALGAR- BARRANCABERMEJA EN LOS
DEPARTAMENTOS CUNDINAMARCA, BOYACÁ Y
SANTANDER.

¹ **ARTÍCULO 26. VIGENCIAS FUTURAS DE LA NACIÓN Y LAS ENTIDADES ESTATALES DEL ORDEN NACIONAL PARA PROYECTOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA.** Para los contratos a que se refiere la presente ley, el CONFIS, previo concepto favorable del Ministerio del ramo, del Departamento Nacional de Planeación y del registro en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional, BPIN, podrá autorizar la asunción de compromisos de vigencias futuras, hasta por el tiempo de duración del proyecto. Cada año, al momento de aprobarse la meta de superávit primario para el sector público no financiero consistente con el programa macroeconómico, el Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES, previo concepto del Consejo de Política Fiscal CONFIS, definirá el límite anual de autorizaciones para comprometer estas vigencias futuras para Proyectos de Asociación Público Privada. (...)

² **ARTÍCULO 8º. REGLAMENTACIÓN A LA PROGRAMACIÓN PRESUPUESTAL.** La preparación y elaboración del presupuesto general de la Nación y el de las Entidades Territoriales, deberá sujetarse a los correspondientes Marcos Fiscales de Mediano Plazo de manera que las apropiaciones presupuestales aprobadas por el Congreso de la República, las Asambleas y los Concejos, puedan ejecutarse en su totalidad durante la vigencia fiscal correspondiente.

En los eventos en que se encuentre en trámite una licitación, concurso de méritos o cualquier otro proceso de selección del contratista con todos los requerimientos legales, incluida la disponibilidad presupuestal, y su perfeccionamiento se efectúe en la vigencia fiscal siguiente, se atenderá con el presupuesto de esta última vigencia, previo el cumplimiento de los ajustes presupuestales correspondientes.

³ **ARTÍCULO 2.2.2.1.11.9. TEMPORALIDAD PARA COMPROMETER VIGENCIAS FUTURAS PARA LOS PROYECTOS BAJO EL ESQUEMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA.** Los cupos anuales autorizados por el Consejo de Política Fiscal (Confis), para asumir compromisos de vigencias futuras no utilizados a 31 de diciembre del año en que se concede la autorización caducan en dicha fecha, con excepción de los casos específicos que expresamente determine el Confis.

⁴ **Artículo 2.8.1.7.1.11. VIGENCIAS FUTURAS EN PROCESOS DE SELECCIÓN.** Los procesos de selección amparados con vigencias futuras excepcionales que no se adjudiquen en la vigencia fiscal en que se autorizaron, requerirán una nueva autorización, antes de su perfeccionamiento, sin que sea necesario reiniciar el proceso de selección.

Vigencia	Fuente	Solicitud (Pesos de 2020)	Equivalencia (Pesos corrientes)
2023	Nación	171.756.082.009	187.318.076.171
2024	Nación	250.720.000.000	281.639.631.816
2025	Nación	250.720.000.000	290.088.820.771
2026	Nación	250.720.000.000	298.791.485.394
2027	Nación	250.720.000.000	307.755.229.956
2028	Nación	250.720.000.000	316.987.886.854
2029	Nación	250.720.000.000	326.497.523.460
2030	Nación	227.829.264.000	305.588.948.555
2031	Nación	227.829.264.000	314.756.617.012
2032	Nación	227.829.264.000	324.199.315.522
2033	Nación	227.829.264.000	333.925.294.988
2034	Nación	227.829.264.000	343.943.053.838
2035	Nación	227.829.264.000	354.261.345.453
2036	Nación	227.829.264.000	364.889.185.816
2037	Nación	227.829.264.000	375.835.861.391
2038	Nación	227.829.264.000	387.110.937.232
2039	Nación	227.829.264.000	398.724.265.349
2040	Nación	227.829.264.000	410.685.993.310
Total solicitud		4.182.197.986.009	

Fuente: Solicitud ANI, Cálculos DGPPN Supuestos macroeconómicos MFMP 2021

PROYECTO:0082

MEJORAMIENTO, CONSTRUCCIÓN, REHABILITACIÓN,
OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA VÍA
SABANA DE TORRES - CURUMANÍ EN LOS
DEPARTAMENTOS SANTANDER, CESAR”

Vigencia	Fuente	Solicitud (Pesos de 2020)	Equivalencia (Pesos corrientes)
2023	Nación	122.750.000.000	133.871.788.300
2024	Nación	122.750.000.000	137.887.941.949
2025	Nación	122.750.000.000	142.024.580.207
2026	Nación	122.750.000.000	146.285.317.614
2027	Nación	122.750.000.000	150.673.877.142
2028	Nación	122.750.000.000	155.194.093.456
2029	Nación	122.750.000.000	159.849.916.260
2030	Nación	122.750.000.000	164.645.413.748
2031	Nación	122.750.000.000	169.584.776.160
2032	Nación	122.750.000.000	174.672.319.445
2033	Nación	122.750.000.000	179.912.489.028
2034	Nación	122.750.000.000	185.309.863.699
2035	Nación	122.750.000.000	190.869.159.610
2036	Nación	122.750.000.000	196.595.234.399
Total solicitud		1.718.500.000.000	

Fuente: Solicitud ANI, Cálculos DGPPN Supuestos macroeconómicos MFMP 2021

PROYECTO: 0002 CONSTRUCCION DE OBRAS DE ENCAUZAMIENTO, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CANAL NAVEGABLE DEL RIO MAGDALENA ENTRE BOCAS DE CENIZA Y BARRANCABERMEJA NACIONAL.

Vigencia	Fuente	Solicitud (Pesos de 2020)	Equivalencia (Pesos Corrientes)
2023	Nación	81.997.008.000	89.426.363.309
2024	Nación	81.997.008.000	92.109.154.209
2025	Nación	104.449.417.000	120.850.383.726
2026	Nación	104.449.417.000	124.870.068.325
2027	Nación	122.491.748.000	150.725.122.218
2028	Nación	157.628.571.000	199.291.431.195
2029	Nación	193.238.888.000	251.643.340.652
2030	Nación	193.238.888.000	259.192.640.871
2031	Nación	193.238.888.000	266.968.420.097
2032	Nación	193.238.888.000	274.977.472.700
2033	Nación	181.083.806.000	265.411.309.655
2034	Nación	176.724.737.000	266.792.968.845
2035	Nación	162.168.346.000	252.162.410.724
2036	Nación	138.518.989.000	221.850.697.443
2037	Nación	114.869.632.000	189.493.335.195
Total solicitud		2.199.334.231.000	

Fuente: Solicitud ANI, Cálculos DGPPN Supuestos macroeconómicos MFMP 2021

La ratificación de aval fiscal y autorización de cupo de vigencias futuras, se emite en las mismas condiciones enunciadas en las sesiones del 28 de octubre y 23 de diciembre del 2021, esto es, en pesos corrientes conforme el ejercicio presentado en los cuadros anteriores, realizado con los supuestos macroeconómicos del MFMP 2021, por tanto, con el propósito de garantizar las obligaciones derivadas de la presente autorización, el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura, la Dirección de Inversiones y Finanzas Publicas del Departamento Nacional de Planeación y la Dirección General de Presupuesto Público Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público harán los ajustes correspondientes en la formulación del presupuesto de gastos de Inversiones de la Agencia para cada vigencia fiscal, teniendo en cuenta la variación observada en el índice de precios y su efecto en el deflactor.

2. OBJETO DE LA SOLICITUD

Según lo manifestado por la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, continuar con los procesos de contratación a través del mecanismo de Asociación Público Privada

previsto por la Ley, para la construcción de obras de encauzamiento, operación y mantenimiento del Canal Navegable del Río Magdalena y la construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación y mantenimiento de los corredores Puerto Salgar - Barrancabermeja y Sabana de Torres - Curumaní en los Departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Santander y Cesar, dentro de los proyectos Planeados en la Quinta Generación de Concesiones (5G).

3. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

Según lo manifestado por la Agencia Nacional de Infraestructura, con cargo al aval fiscal y la autorización de cupo de vigencias futuras emitidos por el Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS, en las sesiones del 28 de octubre y el 23 de diciembre del 2021, esa Entidad dio inicio a los procesos licitatorios para los siguientes proyectos:

- *Mejoramiento, construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento de la vía Puerto Salgar- Barrancabermeja en los Departamentos Cundinamarca, Boyacá y Santander.*
- *Mejoramiento, construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento de la vía Sabana de Torres - Curumani en los Departamentos Santander, Cesar, y*
- *Construcción de obras de encauzamiento operación y mantenimiento del canal navegable del Río Magdalena entre Bocas de Ceniza y Barrancabermeja Nacional.*

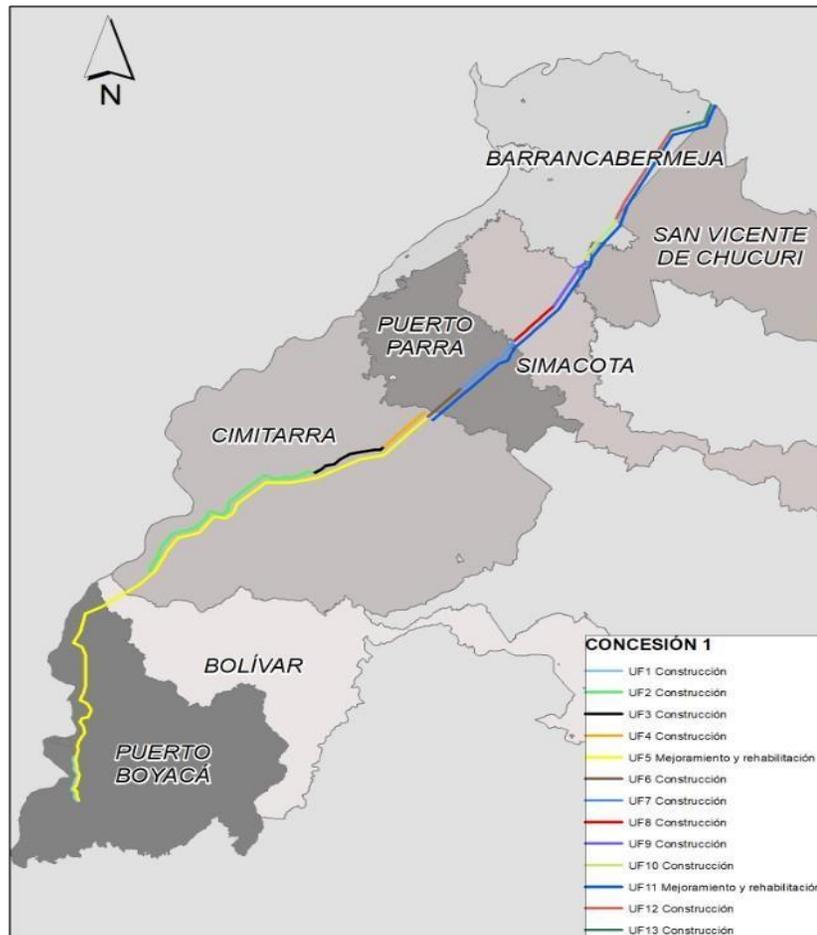
Sin embargo, manifiesta esa Agencia, al cierre de la vigencia fiscal 2021 no fue posible la adjudicación de los respectivos contratos.

Por lo anterior, en el marco de lo dispuesto por los artículos 26 de la Ley 1508 de 2012, 8 de la ley 819 del 2003, 2.2.2.1.11.9. del Decreto 1082 de 2015 y 2.8.1.7.1.11 del Decreto 1068 del 2015, solicita ratificación del aval fiscal y autorización de cupo de vigencias futuras emitidas en las sesiones del 28 de octubre y 23 de diciembre del 2021, para continuar con los procesos licitatorios abiertos en la vigencia fiscal 2021 y proceder a su adjudicación y perfeccionamiento en la presente vigencia fiscal.

A continuación, se hace un breve recuento de los antecedentes e información de cada uno de los proyectos, presentada en su oportunidad por la Agencia Nacional de Infraestructura, para acceder al otorgamiento de aval fiscal y autorización de cupo de vigencias por parte del CONFIS.

3.1. Concesión 1: Puerto Salgar – Barrancabermeja

El corredor vial tiene una longitud total (origen - destino) estimada de 259.6 kilómetros y su recorrido discurre entre los departamentos de Cundinamarca, Boyacá y Santander.



Las principales obras que se realizarán son las siguientes:

- Construcción o duplicación de calzada (267,20 km)
- Mejoramiento, Rehabilitación y Puesta a punto de segmentos de la calzada existente (124,76 km)
- Operación y Mantenimiento de la totalidad de la vía entregada en concesión. (259,61 km)

Estas obras se han dividido en 13 Unidades Funcionales (UF) y una Unidad Funcional Cero (0), en las cuales se desarrollarán las siguientes actividades:

UF	SECTOR	ORIGEN ¹	DESTINO ²	LONG ²	INTERVENCIÓN	CAPEX ¹	OPEX ¹
UF0 ³	Puerto Salgar - Barrancabermeja	Puerto Salgar	Río Sogamoso	259,61	Operación y mantenimiento, Barrancabermeja	-	935.248
UF1	El Trique – Dos y Medio	Variante El Trique	Variante Dos y Medio	9,83	Construcción calzada nueva, Oper. y Mant.	122.703	29.724
UF2	Batallón Bárbula – PR52	Batallón Bárbula	PR 52-Ruta Nacional	59,85	Construcción calzada nueva, Oper. y Mant.	186.430	45.644
UF3	PR 52 – Puerto Araujo	PR 52	Puerto Araujo	13,55	Construcción calzada nueva, Oper. y Mant.	203.601	49.346
UF4	Puerto Araujo - Cimitarra	Puerto Araujo	Puerto Parra	10,00	Construcción calzada nueva, Oper. y Mant.	88.996	22.492
UF5	Puerto Salgar -Cimitarra	Ruta Naciona 4510	Puerto Parra	124,76	Rehabilitación calzada actual, Oper. y Mant.	241.774	191.154
		Puerto Salgar	Puerto Parra	5,08	Construcción calzada nueva, Oper. y Mant.		
U-F6	Puerto Parra - Aguas Negras	Puerto Parra	Aguas Negras	8,57	Construcción calzada nueva, Oper. y Mant.	81.125	42.157
UF7	Aguas Negras – Puerto Nuevo	Aguas Negras	Puerto Nuevo	13,78	Construcción calzada nueva, Oper. y Mant.	140.072	32.000
UF8	Puerto Nuevo - PR107+000 RN 4511	Puerto Nuevo	PR107+000 RN 4511	10,00	Construcción calzada nueva, Oper. y Mant.	78.014	21.582
UF9	PR107+000 RN 4511 - Campo 23	PR107+000 RN 4511	Campo 23	10,69	Construcción calzada nueva, Oper. y Mant.	114.190	23.950
UF10	Campo 23 - Rancho Camacho	Campo 23	Rancho Camacho	10,31	Construcción calzada nueva, Oper. y Mant.	106.845	22.885
UF11	Puerto Parra - Barrancabermeja	Puerto Parra	Río Sogamoso	84,63	Mejoramiento calzada actual, Oper. y Mant.	434.568	210.252
UF12	Barrancabermeja - La Lizama	Barrancabermeja	La Lizama	21,11	Construcción calzada nueva, Oper. y Mant.	139.442	34.940
UF13	La Lizama - Río Sogamoso	La Lizama	La Lizama	9,80	Construcción calzada nueva, Oper. y Mant.	137.555	27.538
Total						2.075.313	1.688.914

Nota (1): Cifras Expresadas en pesos constantes diciembre de 2020

Nota (2): Las longitudes y coordenadas son de referencia; el Concesionario será responsable de ejecutar las obras correspondientes en la longitud real, definida en los Estudios de Detalle y Estudios de Trazado y Diseño Geométrico, para cada Unidad Funcional de acuerdo con su descripción particular

Nota (3): La infraestructura existente deberá ser Operada y Mantenido por el Concesionario durante todas las Etapas del Contrato de Concesión

La Unidad Funcional Cero (0), corresponde a la infraestructura de la vía existente desde el punto de origen (Puerto Salgar) hasta el punto de destino (Río Sogamoso), la cual será recibida y puesta a punto para hacer las actividades de operación y mantenimiento.

En las Unidades Funcionales 5 y 11, se prevén actividades constructivas de rehabilitación y mejoramiento sobre tramos de vías existentes susceptibles de mejora de especificaciones, sin que se generen tramos, ni carriles, ni calzadas nuevas. En el momento que estas UF inicien su intervención, serán retiradas de la UF0-T a la cual pertenecerán temporalmente por ser vía existente.

En las Unidades Funcionales restantes, se contempla la ejecución de actividades de construcción nueva, es decir que serán los tramos de vías o calzadas adicionales a las

que actualmente existen. La nueva calzada hace parte de estas unidades funcionales y la calzada de vía existente sigue haciendo parte de la UF Cero (0).

3.1.1. Fuentes y usos del proyecto

Fuentes			Usos		
Vigencias Futuras	4.182.197.986.009	44%	Capex	2.075.313.488.635	22%
Ingresos de Peaje	3.376.376.978.250	36%	Opex	1.688.913.660.760	18%
Aportes de Equity	484.666.799.209	5%	Gastos de Administración	513.117.096.840	5%
Desembolsos Deuda	1.440.115.526.192	15%	Servicio de Deuda mas intereses	2.309.895.176.983	24%
Otros ingresos financieros	1.018.783.786	0%	Impuestos	806.548.817.652	9%
Dividendos			Dividendos	2.090.587.832.576	22%
Total	9.484.376.073.446	100%	Total	9.484.376.073.446	100%

*Cifras en pesos constantes de diciembre de 2020

La totalidad de los ingresos de peajes corresponden a peajes existentes: La Gomez (32%), Morrison (35%) y Palitas (33%).

3.1.2. Beneficio

Con las intervenciones previstas, según lo manifestado por la ANI, se benefician cerca de 583.273 habitantes (9 municipios) y tiene el potencial de generar 58.382 empleos directos e indirectos. Así mismo, se mejora las condiciones geométricas, de capacidad y nivel de servicio, lo que repercute en menores costos de operación, una reducción del tiempo de recorrido y la eliminación de factores de riesgo asociados a los niveles actuales de accidentalidad.

A continuación, se muestran los beneficios netos del proyecto por componentes calculados a partir del tráfico proyectado a través de los modelos de planeamiento:

Ahorros	VPN Beneficio Neto Actualizado
Ahorros Tiempo	864.074.355.090
Reducción Accidentes	375.594.595.619
Costos de Operación Vehicular (COV)	716.033.925.673

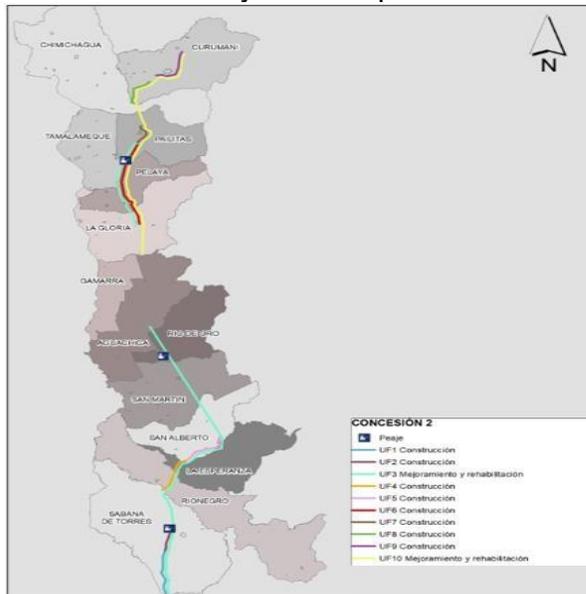
Beneficio neto actualizado por componentes en precios económicos (COP 2020) Fecha focal dic de 2022

Los ahorros en tiempo de viaje se muestran a continuación:

Origen	Destino	Ahorro en tiempo de Viaje (por tipo de vehículo)			
		Automóvil	Bus	Camión rígido	Camión articulado
Puerto Salgar	Cañoalegre	0,01	0,01	0,01	0,01
Cañoalegre	Puerto Serviez	0,32	0,31	0,31	0,30
Puerto Serviez	Puerto Araújo	0,44	0,43	0,43	0,42
Puerto Araújo	La Lizama	1,08	1,02	1,02	0,98
La Lizama	Fin Concesión 1	0,15	0,14	0,14	0,13
Total Ahorro (en horas)		2,00	1,91	1,91	1,84

3.2. Concesión 2: Sabana de Torres – Curumaní (denominado antes Barrancabermeja – San Roque).

Este corredor vial tiene una longitud total (origen – destino) estimada de 268.4⁵ km y su recorrido discurre entre los Departamentos de Santander y Cesar, con las intervenciones previstas se busca desarrollar una interconexión vial entre el interior del país y la costa atlántica, así como fortalecer la intermodalidad que surge de la conexión con el Río Magdalena, el sistema férreo y los aeropuertos de la zona.



⁵ Nota: Toda la infraestructura entregada en concesión deberá ser Operada y Mantenido por el Concesionario durante toda la vigencia del Contrato de Concesión.

Las principales obras que se realizarán son las siguientes:

- Construcción o duplicación de calzada (209,70 Km)
- Mejoramiento, Rehabilitación y Puesta a punto de segmentos de la calzada existente (87,61 km).
- Operación y Mantenimiento de la totalidad de la vía entregada en concesión. (268,40 km).

Estas obras, para su ejecución, se han dividido en 10 Unidades Funcionales (UF) y una Unidad Funcional Cero (0), en las cuales se desarrollarán las actividades propuestas:

UF	SECTOR	ORIGEN ¹	DESTINO ²	LONG ²	INTERVENCIÓN	CAPEX ¹	OPEX ¹
UF0 ³	Río Sogamoso – San Roque	Río Sogamoso	San Roque	268,40	Operación y mantenimiento	-	1.209.506
UF1	Río Sogamoso -Las Pampas	Río Sogamoso	Las Pampas	20,20	Construcción calzada nueva, Oper. y Mant.	164.256	32.909
UF2	Las Pampas - Llano Grande	Las Pampas	Llano Grande Nuevo Peaje la Gómez	9,20	Construcción calzada nueva, Oper. y Mant.	174.015	47.671
UF3	Río Sogamoso – El Juncal	Río Sogamoso	San Alberto	80,70	Mejoramiento calzado actual, Oper. y Mant.	377.105	209.178
UF4	Sabana de Torres Tropezón	Sabana de Torres	Tropezón	12,60	Construcción calzada nueva, Oper. y Mant.	123.781	28.350
UF5	Tropezón - San Alberto	Tropezón	San Alberto	13,40	Construcción calzada nueva, Oper. y Mant.	100.638	35.428
UF6	La Mata - Pailitas	La Mata	Pailitas	37,99	Construcción calzada nueva, Oper. y Mant.	187.197	85.461
UF7	Variante Pailitas	Pailitas	Pailitas PK45+090 RN 4515	7,61	Construcción calzada nueva, Oper. y Mant.	116.076	32.302
UF8	Las Vegas - Curumaní	Las Vegas	Curumaní	13,27	Construcción calzada nueva, Oper. y Mant.	133.699	42.574
UF9	Curumaní – San Roque	Curumaní	San Roque	14,73	Construcción calzada nueva, Oper. y Mant.	162.452	62.310
UF10	La Gloria - San Roque	La Mata	San Roque	87,61	Mejoramiento y rehabilitación calzada actual, Oper. y Mant.	163.699	151.796
Total						1.702.918	1.937.484

Nota (1): Cifras Expresadas en pesos constantes diciembre de 2020.

Nota (2): Las longitudes y coordenadas son de referencia; el Concesionario será responsable de ejecutar las obras correspondientes en la longitud real, definida en los Estudios de Detalle y Estudios de Trazado y Diseño Geométrico, para cada Unidad Funcional de acuerdo con su descripción particular.

Nota (3): La infraestructura existente deberá ser Operada y Mantenida por el Concesionario durante todas las Etapas del Contrato de Concesión

La Unidad Funcional Cero (0), corresponde a la infraestructura de la vía existente desde el punto de origen (Río Sogamoso) hasta el punto de destino (La Mata), la cual será recibida y puesta a punto para hacer las actividades de operación y mantenimiento, esta Unidad Funcional no prevé actividades constructivas.

Las Unidades Funcionales 3 y 10, contempla actividades constructivas de rehabilitación y mejoramiento sobre tramos de vías existentes susceptibles de mejora de

especificaciones, sin que se generen tramos, ni carriles, ni calzadas nuevas. En el momento que estas inicien su intervención, serán retiradas de la UF0-T a la cual pertenecerán temporalmente por ser vía existente.

Las Unidades Funcionales restantes, corresponden a tramos en los que se ejecutan actividades de construcción nueva, es decir que serán los tramos de vías o calzadas adicionales a las que actualmente existen. La nueva calzada hace parte de estas unidades funcionales y la calzada de vía existente sigue haciendo parte de la UF Cero (0).

3.2.1. Fuentes y usos del proyecto

Fuentes			Usos		
Vigencias Futuras	1.718.500.000.000	20%	Capex	1.702.917.585.105	20%
Ingresos de Peaje	5.413.620.579.576	63%	Opex	1.937.483.540.240	22%
Aportes de Equity	377.677.604.602	4%	Gastos de Administración	510.756.147.878	6%
Desembolsos Deuda	1.113.200.010.169	13%	Servicio de Deuda más intereses	1.843.578.282.159	21%
Otros ingresos financieros	4.276.333.064	0%	Impuestos	757.073.849.839	9%
Dividendos			Dividendos	1.875.465.122.188	22%
Total	8.627.274.527.411	100%	Total	8.627.274.527.409	100%

*Cifras en pesos constantes de diciembre de 2020

La totalidad de los ingresos de peajes corresponden a peajes existentes: Zambito (47%) y Aguas Negras (53%).

3.2.2. Beneficios:

Según lo manifestado por la ANI, con las intervenciones previstas se benefician cerca de 237.733 habitantes y tiene el potencial de generar 47.997 empleos directos e indirectos.

Los ahorros por tiempo (entre el 35% y 41%) y costos de operación vehicular se logran gracias al incremento de velocidad en algunos tramos urbanos o con problemas geométricos en los que la velocidad antes era de 30 km/h (en algunos casos menos), y en la realización de intervenciones de consolidación del corredor en doble calzada, que, dadas sus especificaciones, permiten incrementar la velocidad de operación de 80 o 100 km/h en el corredor troncal.

A continuación, se muestran los beneficios netos del proyecto por componentes calculados a partir del tráfico proyectado a través de los modelos de planeamiento:

Ahorros	VPN Beneficio Neto Actualizado
Ahorros Tiempo	625.700.170.581
Reducción Accidentes	293.593.982.951
Costos de Operación Vehicular (COV)	751.822.921.935

Beneficio neto actualizado por componentes en precios económicos (COP 2020) Fecha focal dic de 2022

		Ahorro en tiempo de Viaje (por tipo de vehículo)			
Origen	Destino	Automóvil	Bus	Camión rígido	Camión articulado
Inicio Concesión 2	San Alberto	1,06	0,99	0,99	0,95
Aguachica	La Mata	0,06	0,06	0,06	0,06
La Mata	San Roque	0,78	0,76	0,76	0,73
Total Ahorro (en horas)		2,00	1,90	1,90	1,80

3.3. Concesión 3: Rio Magdalena.

El proyecto, según lo indicado por la ANI, está compuesto por dos (2) Tramos y contempla una extensión total de 686 Km, de los cuales se deben garantizar los Indicadores de Navegabilidad del Canal para 668 Km aproximadamente, entre Bocas de Ceniza (K-3) y Barrancabermeja (K665), y realizar levantamientos hidrográficos entre el sector marítimo en Bocas de Ceniza (K-3) y San Luis (K683).

Tramo	Sector	Sector característico	Abcisa Inicial	Abcisa Final	Longitud (km)*
El Tramo 1 - Sector marítimo Bocas De Ceniza - Palmar De Varela (49 km)	T1-1	Sector Marino-Bocas De Ceniza	-3	0	3
	T1-2	Bocas De Ceniza-Puente Pumarejo	0	22	22
	T1-3	Puente Pumarejo-Sector PIMSA	22	38	14
	T1-4	Sector PIMSA-Palmar De Varela	38	46	10
Tramo 2 - Sector fluvial: Palmar De Varela - San Luis (637 km)	T2-1	Palmar De Varela-Calamar	46	110	64
	T2-2	Calamar-Tenerife (incluye acceso al Canal del Dique)	110	166	56
	T2-3	Tenerife-Zambrano	166	189	23
	T2-4	Zambrano-Santa Bárbara	189	232	43
	T2-5	Santa Bárbara- Magangué	232	262	30
	T2-6	Magangué -Barbosa	262	293	31
	T2-7	Barbosa-Coyongal	293	315	22
	T2-8	Coyongal-Armenia	315	337	22
	T2-9	Armenia-El Banco	337	404	67
	T2-10	El Banco-La Gloria	404	463	59
	T2-11	La Gloria-Bodega Central	463	513	50
	T2-12	Bodega Central-Badillo	513	548	35
	T2-13	Badillo-Sitio Nuevo	548	568	20
	T2-14	Sitio Nuevo - Canaletal	568	593	25
	T2-15	Canaletal -San Pablo	593	613	20
T2-16	San Pablo-Puerto Wilches	613	630	17	
T2-17	Puerto Wilches-Sogamoso	630	646	16	
T2-18	Sogamoso-Barrancabermeja	646	665	19	
T2-19	Barrancabermeja-San Luis	665	683	18	
Total Km					686

*Longitud de navegación cauce activo 2019

Según lo manifestado por la Agencia Nacional de Infraestructura, con el fin de verificar el cumplimiento del Concesionario respecto de las obras de infraestructura y generar los correspondientes pagos por disponibilidad, el CAPEX del proyecto se dividió en dieciocho (18) Unidades Funcionales (UF).

Cifras en millones de pesos

Unidad Funcional	Descripción	Capex	Opex	Capex + Opex
UF1	Reparación del Tajamar Occidental	25.463	3.816	29.279
UF2	Revestimiento de orilla	47.845	3.073	50.918
UF3	Dique sumergido perpendicular	17.817	2.205	20.021
UF4	Dique sumergido direccional	40.785	3.391	44.176
UF5	Dique sumergido perpendicular	12.575	1.929	14.504
UF6	Dique sumergido perpendicular	9.293	1.764	11.057
UF7	Dique sumergido perpendicular Y Dique sumergido direccional	31.814	2.164	33.978
UF8		16.658	1.497	18.155
UF9	Dique sumergido direccional Y Dique sumergido direccional	89.136	4.368	93.504
UF10	Dique sumergido perpendicular	20.809	1.586	22.395
UF11	Dique sumergido perpendicular	24.534	1.715	26.248
UF12	Dique sumergido direccional	17.443	1.456	18.898
UF13	Dique sumergido direccional	23.490	1.679	25.169
UF14	Revestimiento de orilla en isla	19.908	1.551	21.459
UF15	Dique sumergido de brazo Y Dique sumergido perpendicular bayoneta	19.723	1.676	21.399
UF16	3 diques perpendiculares y uno direccional	23.937	2.531	26.468
UF17	Amarraderos y Señalización de puentes	3.804	1.060	4.864
UF18	Estaciones Limnimétricas	3.109	5.056	8.166
Interferencias con redes		41	0	41
Dragado			875.885	875.885
Mantenimiento Interferencias con redes			128	128
Remoción mecánica y Sistema de despeje de canal navegable			23.118	23.118
Monitoreo de Canal Navegable			105.783	105.783
Centro de Control de Operaciones			17.142	17.142
TOTAL		448.183	1.064.571	1.512.754

Las Unidades Funcionales definidas para el proyecto son, en su mayoría, obras de infraestructura hidráulica indispensables para garantizar la prestación de los servicios del proyecto de Recuperación de la Navegabilidad del Río Magdalena para mantener un canal navegable de 668 kilómetros en el cauce del Río comprendidos entre Bocas de Ceniza en Barranquilla (K-3) hasta Barrancabermeja (K665) en el departamento de Santander, con independencia funcional, que permiten funcionar y operar de forma individual cumpliendo con los estándares de diseño y calidad y niveles de servicios en cada Unidad.

El Proyecto tiene como objeto la ejecución de las siguientes actividades orientadas a mejorar la navegabilidad del Río Magdalena entre Barrancabermeja y Bocas de Ceniza:

- La elaboración de los Estudios y Diseños de Detalle, la financiación y la ejecución de las Unidades Funcionales.
- La elaboración de los demás diseños que sean requeridos para el Dragado de Mantenimiento y de los elementos físicos requeridos para las actividades de Operación y Mantenimiento y demás actividades técnicas del Proyecto. iii. La Operación del Canal Navegable, incluyendo la ejecución del Dragado de Mantenimiento y la prestación de los Servicios de Apoyo a la Navegación.
- El Mantenimiento de las Unidades Funcionales.
- La reversión de bienes a la ANI.

El Dragado de Mantenimiento dentro del cauce del Río Magdalena, para garantizar los Indicadores de Navegabilidad del Canal, el cual incluye:

- El suministro, mantenimiento y operación de todos los equipos, que incluye dragas, remolcador, lancha de batimetría y servicios al personal, botes auxiliares de aprovisionamiento de combustibles, tubería por cada una de las dragas o equipo de transporte fluvial del material, equipos de batimetría y de topografías.
- Las movilizaciones de todos los equipos, incluyendo la inicial hasta el frente asignado, la final para desmovilización y las necesarias dentro del frente de trabajo.
- El transporte y disposición del material dragado hasta las zonas de vertimiento, dentro o fuera del mismo cauce.
- La elaboración de los diseños que sean requeridos para el Dragado de Mantenimiento.
- La señalización preventiva.
- Todos los procesos y actividades necesarias para cumplir con los estándares ambientales exigidos en las Especificaciones Técnicas y en la Ley Aplicable.

El Servicios de Apoyo a la Navegación lo cual incluye:

- Servicios de información para Sistemas de Navegación del Canal Navegable.
- Sistema de despeje del Canal Navegable.
- Programa de atención al usuario.
- Centro de Control Operacional. Se debe disponer de un Sistema Informático de Contabilización y Control - SICC que hace parte del Centro de Control Operacional.

La señalización constara de puentes se consideran 5 puentes, como se muestra a continuación:

	Nombre	Ubicación km	vía
1	Puente Laureano Gómez	K21+825	En Barranquilla
2	Puente Pumarejo	K21+850	En Barranquilla
3	Puente Antonio Escobar	K180+550	Plato – Zambrano
4	Puente Roncador	K250+300	Yati – Bodega
5	Puente Guillermo Gaviria	K662+410	En Barrancabermeja

A. Etapas del proyecto:

1. Etapa previa: plazo de 8 meses.
 - Movilizar al equipo técnico para el apoyo a la navegación y el dragado.
 - Inventario de redes.
 - Presentar planes y programas (dragado, gobierno corporativo, adquisición de predios y compensaciones socioeconómicas).

2. Etapa de preconstrucción: plazo de 13 meses.
 - Hacer estudios y diseños de detalle de las Unidades Funcionales.
 - Obtener licencias, permisos y autorizaciones.
 - Inicia dragado de mantenimiento del canal navegable.
 - Obtener el cierre financiero.
 - Fondear las subcuentas del Patrimonio Autónomo.
 - Prestar los servicios de apoyo la navegación.

3. Etapa de construcción: plazo de 54 meses.
 - Ejecución y mantenimiento de las Unidades Funcionales.
 - Dragar el canal navegable.
 - Prestar los servicios de apoyo a la navegación

4. Etapa de operación y mantenimiento: plazo de 105 meses.
 - Dragar el canal navegable.
 - Prestar servicios de apoyo a la navegación.
 - Mantenimiento de las UF.

5. Etapa de reversión: plazo de 6 meses.
 - Reversión de los bienes.
 - Dragar el canal navegable.
 - Prestar servicios de apoyo a la navegación.
 - Mantenimiento de las UF.

3.3.1. Fuentes y usos del proyecto

Fuentes		
Vigencias futuras	2.199.964	61%
Desembolsos de Deuda	1.253.454	35%
Aportes de Equity	156.749	4%
Total	3.610.167	100%

*Cifras en millones de pesos constantes de diciembre de 2020

Usos		
Capex	448.183	12%
Opex	1.064.571	29%
Gastos de administración	155.062	4%
Servicio de deuda	1.457.686	40%
Impuestos	95.530	3%
Dividendos	389.134	11%
Total	3.610.166	100%

3.3.2. Beneficios.

	BENEFICIOS ECONÓMICOS* (VPN)					
	Disminución en cantidades de dragado	Reducción de mantenimiento vial	Reducción en costos de transporte	Generación de empleo	Reducción de emisiones de CO2	Beneficios Económicos
Proyecto Río Magdalena	10.332	1.608	641.055	106.265	42.838	802.097

Con las intervenciones previstas, según lo manifestado por la ANI, se benefician 50 municipios (1.577.150 habitantes Aprox.) y las empresas de transporte terrestre y fluvial (que en un principio movilizarán la carga por el Río), los dueños de carga (que encontrarán menores costos de transporte producto del cambio modal) y, especialmente, las poblaciones ribereñas, por la dinámica generada por el Proyecto. De manera indirecta los beneficios se extenderán a las poblaciones de la macrocuenca, que en la medida que avance la recuperación de la navegación, serán beneficiarias de los ahorros causados por la utilización de este modo de transporte. Adicionalmente, dada la importancia de este corredor fluvial, resulta estratégico para la movilización de carga a nivel nacional.

A continuación, los indicadores correspondientes a la evaluación económica llevada a cabo por la ANI para el proyecto:

Número de empleos generados	12.700
Tasa Social de Descuento	12%
Valor Presente Esperado - VP (Beneficios)	802.097
Valor Presente Esperado - VP (Costos)	563.177
Valor Presente Neto Esperado - VPNE	238.919
Beneficio Costo -B/C	1,42
Tasa Interna de Retorno Esperada - TIRE	33,73%
Beneficio anual equivalente respectivamente -BAUE	32.111

4. IMPACTO FISCAL

El Ministerio de Transporte, mediante Comunicaciones MT No.: 20221200092221, No.: 20221200118741 y No.: 20221200118441 del 28 de enero y el 4 de febrero del 2022 ratificó que los recursos públicos necesarios para la ejecución de los proyectos descritos en el presente documento, se ajustan al cupo máximo para la autorización de cupo de vigencias futuras para proyectos de Asociación Público Privada aprobado por el CONFIS en las sesiones del 22 de diciembre de 2020 y 20 de diciembre de 2021 y en el Documento del CONPES del 18 de enero de 2021, consistente con la senda fiscal contemplada en el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo 2022 - 2025 del Sector Transporte.

Cabe mencionar que la ratificación del aval fiscal y los cupos de vigencias futuras solicitadas, se da en las mismas condiciones en que fueron aprobadas inicialmente por parte del CONFIS en las sesiones del 28 de octubre y el 23 de diciembre del 2021.

5. DOCUMENTOS SOPORTE

- Comunicación MT No.: 20226010042281 del 19 de febrero del 2022, con la cual la Agencia Nacional de Infraestructura solicita la ratificación del aval fiscal y los cupos de vigencias futuras autorizados en las sesiones del 28 de octubre y el 23 de diciembre del 2021.
- Oficios 20224340000166, 20224340000176 y 20224340000186 del 7 y 14 de febrero de 2022 con los cuales la Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas del Departamento Nacional de Planeación emite concepto favorable para la

ratificación de los cupos de vigencias futuras autorizados por el CONFIS en las sesiones del 28 de octubre y 23 de diciembre del 2021.

- Oficios MT No.: 20221200091851, MT No.: 20221200118391 y MT No.: 20221200118631 del 28 de enero y 4 de febrero de 2022 con los cuales la Oficina Asesora de Planeación del Ministerio de Transporte emite concepto técnico económico favorable para la ratificación de los cupos de vigencias futuras autorizados por el CONFIS en las sesiones del 28 de octubre y 23 de diciembre del 2021.
- Oficios MT No.: 20221200092221, MT No.: 20221200118741 y MT No.: 20221200118441 del 28 de enero y 4 de febrero del 2022, con los cuales la Oficina Asesora de Planeación del Ministerio de Transporte ratifica el concepto favorable de disponibilidad en el cupo sectorial de los proyectos descritos en el presente documento, conforme lo establecen los artículos 2.2.2.1.11.5 y 2.2.2.1.2.2 del Decreto 1082 de 2015.
- Oficios MT No.: 20215000614641, MT No.: 20215000615011 y MT No.: 20215301148771 del 21 de junio y 31 de octubre del 2021, con los cuales la Oficina Asesora de Planeación del Ministerio de Transporte emite concepto favorable a la retribución por unidades funcionales para los proyectos relacionados en el presente documento.
- Oficios No.: 20218200658991, No: 20218200660391 y No. 20218201347231 del 24 de junio y 7 diciembre de 2021, con los cuales el Departamento Nacional de Planeación emite concepto sobre la utilización del esquema de Asociación Público Privada como mecanismo de ejecución de los Proyectos de Iniciativa Pública relacionados en el presente documento.
- Oficios No: 2-2021-027925, No: 2-2021-037117 y No: 2-2021-057866 del 1, 28 de mayo y 2 noviembre de 2021, con los cuales el Ministerio de Hacienda y Crédito Público emite concepto favorable respecto a la no objeción de las condiciones financieras de los proyectos descritos en el presente documento.
- Oficios No: 2-2021-022324, No: 2-2021-028109 y No: 2-2021-057862 del 1, 28 de mayo y 2 noviembre de 2021, con los cuales el Ministerio de Hacienda y Crédito Público emite aprobación a la valoración de obligaciones contingentes y plan de aportes al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales de los proyectos descritos en el presente documento.
- Solicitud de vigencias futuras SIIF Nación No 122, 222 y 322 del 14 y 18 de febrero del 2022.

6. RECOMENDACIÓN

Conforme lo dispuesto por los artículos 26 de la Ley 1508 de 2012, 8 de la Ley 819 de 2003, 2.2.2.1.11.9. del Decreto 1082 de 2015 y 2.8.1.7.1.11 del Decreto 1068 del 2015, y una vez verificada la información presentada por la Agencia Nacional de Infraestructura, se recomienda al CONFIS ratificar el aval fiscal y la autorización de cupo de vigencias futuras emitidas en las sesiones del 28 de octubre y 23 de diciembre

del 2021, para que esa Entidad continúe con los procesos de contratación de los proyectos descritos en el presente documento, a través del mecanismo de Asociación Público Privada previsto por la norma.