

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

**SOLICITUD AVAL FISCAL Y VIGENCIAS FUTURAS DE PROYECTOS DE
ASOCIACION PÚBLICO PRIVADA APP**

PROYECTO:

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

AGÊNCIA NACIONAL DE INFRAESTRUTURA - ANI

**DOCUMENTO D.G.P.P.N. No. 58 /2021
23 de diciembre de 2021**

CIRCULACIÓN

MIEMBROS DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL

1. SOLICITUD

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 26 de la Ley 1508 de 2012¹ y el Decreto 1082 de 2015², se somete a consideración del CONFIS las solicitudes de aval fiscal y autorización de cupo de vigencias futuras para la ejecución de proyectos de Asociación Público Privada, presentadas por la Agencia Nacional de Infraestructura, mediante oficio No.: 20216010404361 del 22 de diciembre de 2021, así:

SECCIÓN: 243-00 AGÊNCIA NACIONAL DE INFRAESTRUTURA

PROGRAMA: 2406 INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE FLUVIAL

SUBPROGRAMA: 0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE

PROYECTO: 0002 CONSTRUCCIÓN 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	104.780.173.000	124.870.068.325
2027	Nación	122.791.748.000	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		2.199.964.987.000	

Fuente: Solicitud ANI, Cálculos DGPPN Supuestos macroeconómicos MFMP 2021

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 2.2.2.1.11.7. Otorgamiento de aval fiscal y autorización de vigencias futuras.** El Consejo Superior de Política Fiscal (Confis), podrá otorgar aval fiscal y autorización de vigencias futuras, consultando la naturaleza de los proyectos bajo el esquema de asociación público privada, su consistencia fiscal y la evaluación de la solicitud del aporte presupuestal y disposición de recursos públicos. (...)

La solicitud de autorización de cupo de vigencias futuras, se emite en pesos corrientes conforme el ejercicio presentado en los cuadros anteriores, realizado con los supuestos macroeconómicos del Marco Fiscal de Mediano Plazo -MFMP 2021. Por tanto, con el propósito de garantizar las obligaciones que se deriven de la presente autorización, el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI, la Dirección de Inversiones y Finanzas Publicas - DIFP del Departamento Nacional de Planeación -DNP y la Dirección General de Presupuesto Público Nacional -DGPPN del Ministerio de Hacienda y Crédito Público -MHCP 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, contratar a través del mecanismo de Asociación Público Privada previsto por la Ley, la Construcción de obras de encauzamiento, operación y mantenimiento del Canal Navegable del Río Magdalena entre Bocas de Ceniza y Barrancabermeja, dentro de los proyectos Planeados en la Quinta Generación de Concesiones (5G), garantizando el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 1508 de 2012 y sus decretos reglamentarios, donde es fundamental elaborar estudios de calidad que permitan estructurar proyectos que cuenten con un modelo robusto de retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago relacionados con la disponibilidad, nivel de servicio y estándares de calidad de la infraestructura y/o servicio público.

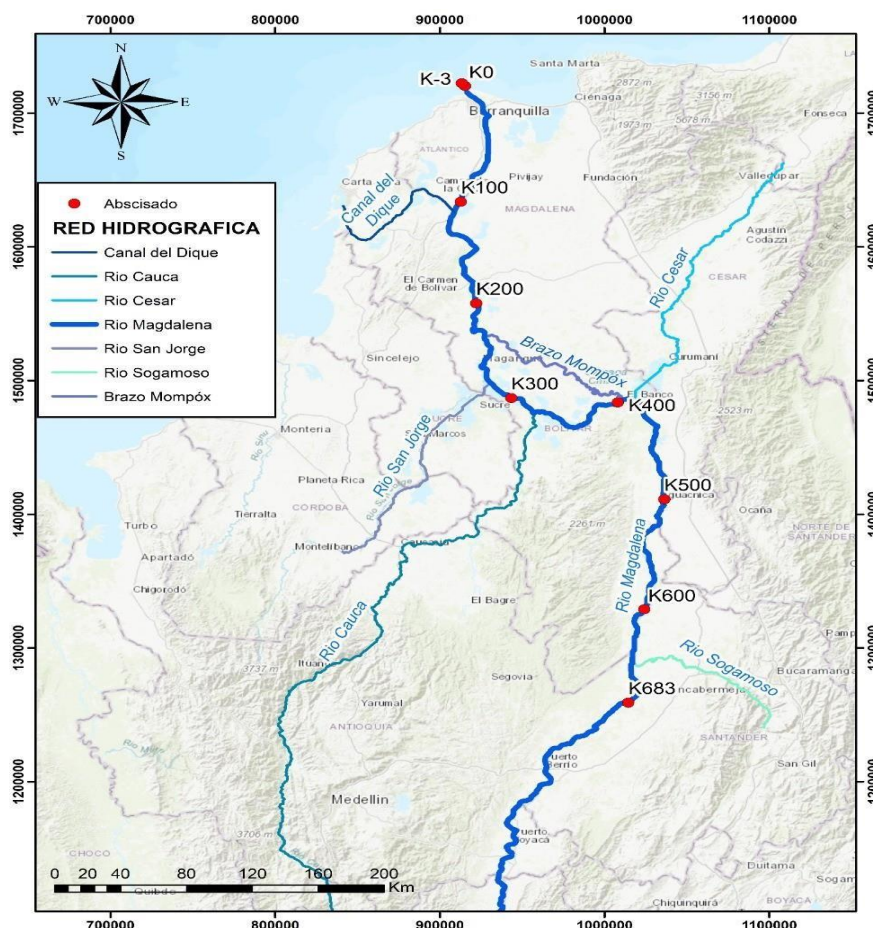
3. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

El Río Magdalena es el principal río del país con una longitud de 1.550 km, de los cuales 1.024 km son aptos para la navegabilidad, actualmente ofrece condiciones de navegabilidad en el tramo comprendido desde Barranquilla (o Cartagena accediendo por el Canal del Dique, tramo fuera del alcance de este proyecto) hasta Barrancabermeja.

Según lo Indica la ANI, el Río Magdalena presenta algunas restricciones de tipo físico para la navegabilidad, las cuales se manifiestan en un efecto reductivo del calado, tales como las altas tasas de sedimentación, canales secundarios, reducción de anchos de navegación, reducción de radios de curvatura, la fluctuación de los niveles y la alta dinámica de orillas en algunos sectores.

Según lo manifestado por la Agencia Nacional de Infraestructura, desde el año 2013, con el Documento CONPES 3758 relacionado con las políticas de desarrollo del sector transporte en el país, se ha resaltado la necesidad de reactivar el potencial de los afluentes como medios adecuados para el transporte de carga e integrar las poblaciones ribereñas apartadas con la economía del país. La integración de modos alternativos no solo diversifica la matriz de transporte del país, sino que permite incluir

medios eficientes en términos de emisiones de gases efecto invernadero, alineando así la expansión del sector transporte con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas con los que Colombia se ha comprometido.



Con el fin de desarrollar acciones concretas en esta dirección, según lo indicado por la ANI, el Gobierno colombiano ha planteado un proyecto de navegabilidad sobre 686 km del Río Magdalena a través de una Asociación Público Privada o APP, el cual se enmarca en la Quinta Generación de concesiones en Colombia (5G) o concesiones del Bicentenario

Según lo manifestado por la ANI, la estructuración de este proyecto inició en cabeza de la Corporación Autónoma del Río Grande de la Magdalena ("Cormagdalena"), quien se encargó inicialmente de los componentes técnicos del Proyecto, celebrando con posterioridad un convenio interadministrativo con la ANI, para que esta liderara la estructuración del Proyecto y en particular los componentes legales, financieros y de promoción de este. Dentro de este proceso y como mecanismo de sondeo del mercado, la ANI inició el proceso de precalificación en el mes de octubre de 2019 y desde entonces se han venido realizando los ajustes pertinentes según la procedencia de

algunas de las observaciones que se han ido recibiendo por parte de los posibles interesados.

A. Descripción

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	Abscisa Inicial	Abscisa 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 ANI, 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.

B. Actividades

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

C. 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 a 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.

D. Fuentes y Usos

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%

E. 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 Comunicación MT No.: 20211201380821 del 21 de diciembre de 2021, certificó que los recursos públicos necesarios para la ejecución del proyecto descrito 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 CONPES, consistente con la senda fiscal contemplada en el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2021 y el Marco de Gasto de Mediano Plazo 2022 - 2025 del Sector Transporte.

Cifras en millones de pesos

Concepto	2022	2023	2024	2025
MGMP INVERSION SECTOR TRANSPORTE	8.500.547	6.274.534	6.646.434	7.427.062
Inflexibilidades	8.500.547	6.185.107	6.277.358	7.212.521
Cupo APP	4.418.946	4.380.412	4.552.395	5.489.406
- Inflexible	4.418.946	4.380.412	4.478.750	4.491.335
- Cupo Reactivación Ajustado	0	0	73.646	998.070
Vigencias futuras Obra Pública	2.541.245	1.069.966	1.070.000	1.130.000
- Programa Concluir, Concluir	1.187.278	0	0	0
- Vías para la legalidad	655.000	963.569	1.070.000	1.130.000
- Aerocafé	106.886	106.398	0	0
- Red Terciaria (VF Colombia Rural)	437.000	0	0	0
- Tribugá - Medellín	100.000	0	0	0
- Medellín - Puerto Triunfo	35.000	0	0	0
- Circunvalares De San Andres Y Providencia	20.000	0	0	0
- Resto Entidades	81	0	0	0
Otras Inflexibilidades	1.540.355	734.729	654.963	593.115
- Vías Para La Conexión De Territorios	496.050	734.729	654.963	593.115
- Red Terciaria (Colombia Rural)	425.000	0	0	0
- Fortalecimiento De La Infraestructura De		0	0	0
- Transporte Aéreo	190.000			
- Conectar territorios	113.978			
- Chatarrización	100.000			
- Otros proyectos	215.327	0	0	0
Disponible	0	89.426	369.075	214.541
Vigencias Futuras APP 5G en Trámite - Navegabilidad Río Magdalena		89.426	92.109	120.850
Disponibilidad Con Aval Fiscal	0	0	276.966	93.691

5. DOCUMENTOS SOPORTE

- Oficio No.: 20216010404361 del 22 de diciembre de 2021, con el cual la Agencia Nacional de Infraestructura solicita aval fiscal y autorización de cupo de vigencias futuras, junto con la motivación y justificación del proyecto por parte del vicepresidente de Planeación, Riesgos y Entorno de esa Agencia
- Oficios MT No.: 20211201380731 y 20214340010556 del 21 y 22 de diciembre de 2021, con los cuales la Oficina Asesora de Planeación del Ministerio de Transporte y la Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas del Departamento Nacional de Planeación, emiten concepto técnico económico favorable para la autorización de los cupos de vigencias futuras solicitados.
- Oficios MT No.: 20215301148771 y MT No.: 20211201380821 del 31 de octubre y 21 de diciembre de 2021, con los cuales la Oficina Asesora de Planeación del Ministerio de Transporte emite concepto favorable de disponibilidad en el cupo sectorial y evaluación técnica favorable de unidades funcionales, conforme lo establecen los artículos 2.2.2.1.11.5 y 2.2.2.1.2.2 del Decreto 1082 de 2015.
- Oficios 2-2021-057862 y 2-2021-057866 del 2 noviembre de 2021, con los cuales la Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público emiten concepto de análisis de riesgo y aprueba la valoración de obligaciones contingentes del proyecto y la no objeción de las condiciones financieras.
- Concepto favorable para utilizar el mecanismo de Asociación Público Privada como una modalidad para ejecución de los proyectos, emitido por el Departamento Nacional de Planeación mediante comunicación No. 20218201347231 del 7 de diciembre de 2021.
- Solicitud de vigencias futuras SIIF Nación No 1521 del 22 de diciembre de 2021.

6. RECOMENDACIÓN

Conforme lo dispuesto por el artículo 26 de la Ley 1508 de 2012 y el Decreto 1082 de 2015, y una vez verificada la información presentada por la Entidad, se recomienda al CONFIS emitir aval fiscal y autorizar cupo de vigencias futuras para que la Agencia Nacional de Infraestructura adelante el proceso contratación del proyecto descrito en el presente documento, a través del mecanismo de Asociación Público Privada.

La autorización de cupo de vigencias futuras, se emite en pesos corrientes conforme el ejercicio presentado con los supuestos macroeconómicos del MFMP 2021. Por tanto, para garantizar las obligaciones que se deriven de la presente autorización, el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura, la Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas 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 ANI para cada vigencia fiscal, teniendo en cuenta la variación observada en el índice de precios y su efecto en el deflactor