

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

**SOLICITUD DE APROBACIÓN DE PORCENTAJE EN DÓLARES DE
VIGENCIAS FUTURAS APP DEL PROYECTO EL ESTANQUILLO – POPAYAN
(PROYECTO CARRETERO)**

DOCUMENTO D.G.P.P.N. No. 26/2025
14 de julio de 2025

CIRCULACIÓN
MIEMBROS DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL

REPÚBLICA DE COLOMBIA

1. SOLICITUD

Se somete a consideración del CONFIS la autorización para otorgar un porcentaje en dólares de las vigencias futuras para el proyecto carretero APP El Estanquillo Popayán.

2. SOPORTE LEGAL

El artículo 26 de la Ley 1508 de 2012, establece que

“(...) 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.

El CONFIS definirá un escenario de consistencia fiscal acorde con la naturaleza de cada proyecto y realizará la evaluación del aporte presupuestal y disposición de recursos públicos (...).”

3. JUSTIFICACIÓN

a. Antecedentes

En el 2014, el CONPES 3760 permitió por primera vez otorgar un porcentaje en dólares de las vigencias futuras para los proyectos de cuarta generación. Lo anterior, motivado en la necesidad de alinear los incentivos entre el público y el privado, para poder financiar estos megaproyectos.

Dentro del riesgo cambiario de dicho CONPES se estableció que

“(...) en los casos en los que por consideraciones de la viabilidad financiera de un proyecto específico la ANI considere necesario compartir el riesgo cambiario, la ANI podrá solicitar vigencias futuras en dólares para tal efecto, se dispondrá de un cupo inicial global de 0,4% del PIB para el plazo total de los proyectos (equivalentes a 3,1 billones de pesos para 2014). La distribución de este cupo entre los diferentes proyectos y en los diferentes

años se deja a consideración de la ANI. Sin embargo, en el caso de requerirse un cupo adicional en dólares, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público realizará un análisis del impacto sobre la sostenibilidad fiscal de emitir vigencias futuras en dólares por encima del límite mencionado (...).

Por su parte, la estructuración del proyecto El Estanquillo – Popayán inicialmente contó como base con los estudios realizados por el Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo – FONADE (hoy ENTERRITORIO) en convenio con la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, con el objeto de realizar “la consultoría especializada para ejecutar la estructuración integral del proyecto denominado Grupo 2 Centro Occidente” para el corredor (3) Santander de Quilichao – Chachagüí, que incluyó una alternativa vial al tramo Timbío – El Estanquillo, que hace parte de los tramos pertenecientes a la “Troncal de Occidente” contenidos en el programa de concesiones de cuarta generación del CONPES 3760 (2013), tal como se observa en la ilustración.

Gráfico 11 Esquema general cuarta generación de concesiones

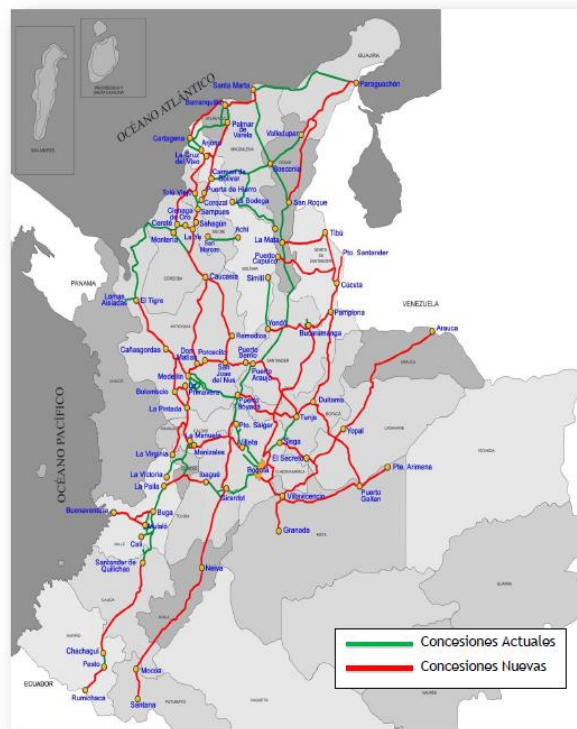


Ilustración 1 - Esquema general cuarta generación de concesiones. Fuente CONPES 3760

b. Proyecto Carretero El Estanquillo – Popayán Panorama del mercado financiero actual

El proyecto Estanquillo – Popayán tiene las complejidades propias del desarrollo de un proyecto carretero a ser ejecutado desde app, en una topografía compleja, y producto de la misma y las necesidades de las comunidades, un alcance ambicioso en términos de recursos. De manera especial, tiene dos retos particularmente más complejos. Un elevado componente de túneles, como solución eficiente a los retos de la topografía y necesidades de conectividad y un monto a financiar (o apalancar) que sobrepasa de manera importante los valores asociados a proyectos de esta naturaleza desarrollados en el país. En este aspecto es pertinente señalar que dentro del proceso de maduración de la infraestructura vial concesionada, cada nueva generación ha elevado los alcances medios y máximos esperados y por ende los requerimientos de recursos asociados.

Este último aspecto, demanda no solo requerimientos proporcionales y adecuados que demuestren la capacidad financiera del potencial ejecutor (cada oferente interesado) así como las condiciones asociadas a la banqueabilidad del mismo. Esta última situación no solo depende de un proceso de estructuración que demuestre la suficiencia de las fuentes de generación interna y aportes externas, la capacidad de pago residual del proyecto (atendiendo las necesidades de opex, administración y mantenimiento de la infraestructura) para atender el endeudamiento, el cumplimiento de las coberturas y en general los requerimientos de las entidades financiadoras.

Sobre el financiamiento es usual, y este proyecto no es la excepción, permitir diversas fuentes, adecuadamente acotadas, que incluyen recursos bajo denominación en moneda extranjera. En este proceso reviste importancia particular, por las condiciones del proyecto de perfil (plazo) y monto a financiar, evaluar la viabilidad efectiva de conseguir un hito contractual fundamental que representa el cierre financiero.

Frente a la financiación en moneda extranjera, resalta el componente de riesgo cambiario, que podría dificultar la viabilidad del cierre financiero. Con el objetivo de resaltar la capacidad de conseguir el cierre financiero, se han consultado los cierres financieros de los principales agentes financiadores de infraestructura, buscando determinar si el mercado financiero colombiano puede asumir y en que medida el monto que como resultado de la estructuración se estima es necesario para lograr dicho cierre financiero.

Consultando la fuente INFRAMATION se han identificado los mayores cierres financieros y las “cuotas” o participaciones de las entidades financiadoras de proyectos viales que de acuerdo a su aproximación al mercado colombiano se

consideran como elegibles o potenciales financiadores. La lista seleccionada es la siguiente:

- Banco de Bogotá
- Banco de Occidente
- Banco Itau
- Bancolombia
- Blackrock (Blackrock Colombian Infrastructure Debt Fund)
- Davivienda
- Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) - Colombian development bank
- Fondo de Deuda Senior para Infraestructura en Colombia CAF (Ashmore 1)
- Grupo Aval
- IDB Invest (IIC)
- JPMorgan
- Mitsubishi UFJ Financial Group (MUFG & BTMU)
- Santander
- Sumitomo Bank (Mitsui Banking Corporation -SMBC)

De estas instituciones se resaltan la participación en los proyectos con mayores montos de recursos comprometidos como apalancamiento, montos referentes de cierre financiero, operaciones que señalan los montos máximos principalmente de cierres financieros factibles, bajo la conjugación de límites legales, técnicos, políticas particulares de concentración del riesgo y demás variables para la participación en proyectos.

Del grupo anterior se han extractado dos tablas. La primera de ellas resume las entidades financiadoras cuyas fuentes de fondeo tiene por naturaleza denominación en moneda local (peso). Esta tabla es la siguiente:

CIERRES FINANCIEROS POR ENTIDAD FINANCIADORA EN COLOMBIA (PROYECTOS CARRETEROS)

Etiquetas de fila	Máx. de Monto de deuda aportado*	Máx. de Monto de deuda total proyecto*	Operaciones
☒ Banco de Bogotá	191,6	733,0	10
☒ Banco de occidente	191,6	733,0	9
☒ Bancolombia	221,9	641,7	31
☒ Davivienda	116,6	733,0	13
☒ FDN	318,0	873,2	16
☒ Grupo Aval	550,0	654,0	2
☒ ITAU	196,9	914,0	20
Total general	550	914	101

Fuente: Base de dato INFRAMATION. Cálculos: ANI

*Valores en millones de dólares

Es de aclarar que si bien el banco Santander cuenta con operaciones en Colombia de banca comercial, la revisión de las operaciones de montos por encima de los de las otras instituciones (Es decir por encima de USD191.6 millones) señaladas en la

tabla anterior han sido desarrolladas en proyectos no solo fuera de Colombia y por ende en moneda extranjera, sino adicionalmente en países con economías desarrolladas a excepción de dos operaciones en México de un mismo proyecto (Nuevo Necaxa-Avila Camacho-Tihuatlán Highway Refinancing (2019 y 2021). Reconociendo esta situación particular, Santander ha sido excluido de la tabla anterior y los análisis asociados.

Tal como se puede observar, en la muestra de las 101 operaciones individuales los montos máximos de deuda considerados oscilan entre los USD 654 millones y los USD 914 millones de dólares. Si se presupone una TRM de \$4,100, estos valores expresados en pesos estarían entre \$2.68 billones y \$3.74 billones, ambas cifras inferiores al valor requerido conforme al proyecto estructurado como requerimiento para el cierre financiero del proyecto de poco más de \$4 billones de pesos. En esos términos la probabilidad de lograr un cierre financiero del monto requerido resulta reducida por no señalar improbable. Un análisis adicional, que prevee un proceso de sindicalización de fondeadores.

Sobre la misma base de datos, si se incluyen las entidades cuyas fuentes de fondeo, por su naturaleza, son de denominación en moneda extranjera, los resultados son los que se consignan en la siguiente tabla:

CIERRES FINANCIEROS POR ENTIDAD FINANCIADORA PROYECTOS CARRETEROS

Etiquetas de fila	Máx. de Monto de deuda aportado*	Máx. de Monto de deuda total proyecto*	Operaciones
<input type="checkbox"/> Banco de Bogotá	191,6	733,0	10
<input type="checkbox"/> Banco de occidente	191,6	733,0	9
<input type="checkbox"/> Bancolombia	221,9	641,7	31
<input type="checkbox"/> Blackrock	130,9	873,2	6
<input type="checkbox"/> CAF senior Ashmore	103,4	506,5	7
<input type="checkbox"/> Davivienda	116,6	733,0	13
<input type="checkbox"/> FDN	318,0	873,2	16
<input type="checkbox"/> Grupo Aval	550,0	654,0	2
<input type="checkbox"/> ITAU	196,9	914,0	20
<input type="checkbox"/> JP Morgan	233,6	2.062,2	17
<input type="checkbox"/> Mitsubishi UFJ	282,0	3.234,3	67
<input type="checkbox"/> Santander	490,5	4.048,0	135
<input type="checkbox"/> SUMITOMO BANK	215,7	3.234,3	75
Total general	550	4048	408

Fuente: Base de dato Inframation. Cálculos: El estructurador

*Valores en millones de dólares

En este caso, y por supuesto de manera consistente con la participación de dichos financiadores internacionales con potencial de vincularse en la financiación de este tipo de proyectos y de manera particular en la APP Estanquillo - Popayán los valores máximos aportados de los cierres financieros van desde los \$8 billones hasta incluso \$16 billones (a la TRM supuesta de \$4,100). No obstante podría pensarse

que estas operaciones, como proyectos sindicados, podrían no ser referentes por demandar otras instituciones cuya participación en el proyecto o incluso su arribo Colombia a través de financiación de proyectos tienen asociado el componente de incertidumbre por no hacer parte de empresas con experiencia y/o presencia en nuestro país.

En este caso, es de señalar que lo que realmente puede observarse es la presencia de financiadores potencialmente interesados, con demostrada capacidad de liderar financiaciones sindicadas con jugadores no presentes en el listado por no tener algún vínculo con Colombia y sus proyectos. Para lograr la atracción tanto de los primeros como de los segundos y lograr el monto de cierre financiero requerido, se hace necesario entonces establecer las condiciones de estabilidad y seguridad cuyo componente en este caso se alimenta de la cobertura proveniente de montos en vigencias en dólares, durante la etapa de financiación que reduzcan el riesgo cambiario y viabilicen la financiación en moneda extranjera.

Otro análisis consiste en analizar los cierres financieros de los proyectos viales únicamente en Colombia. Producto de esta restricción o filtro se obtienen los siguientes resultados:

CIERRES FINANCIEROS PROYECTOS COLOMBIA MODO CARRETERO

Etiquetas de fila	Máx. de Monto de deuda aportado*	Máx. de Monto de deuda total proyecto*	Operaciones
Banco de Bogotá	191,6	733,0	10
Banco de occidente	191,6	733,0	9
Bancolombia	221,9	641,7	29
Blackrock	130,9	873,2	6
CAF senior Ashmore	103,4	506,5	7
Davienvia	116,6	733,0	11
FDN	318,0	873,2	16
Grupo Aval	550,0	654,0	2
ITAU	50,0	486,0	2
JP Morgan	106,5	641,7	5
Mitsubishi UFJ	82,3	641,7	7
Santander	183,3	635,0	9
SUMITOMO BANK	183,3	873,2	10
Total general	550	873,17	123

Fuente: Base de dato Inframation. Cálculos: ANI

*Valores en millones de dólares

Puede observarse que los cierres financieros más elevados evidencian una proximidad a los \$3.6 billones (bajo la misma premisa de TRM de \$4,100 establecida y en el caso del proyecto Mar 1), advirtiendo que en el caso particular más que una restricción de valor tope, está asociada a las necesidades particulares y menores de los proyectos analizados frente a los retos de este proyecto.

Con el objetivo de ilustrar que dichos valores resultan consistentes con recursos que incluyen fondeos en dólares, se presenta el siguiente cuadro presenta la

información existente en la base de datos, mostrando las entidades financiadoras en el caso de transacciones por encima de los USD500 millones

CIERRES FINANCIEROS PROYECTOS COLOMBIA MODO CARRETERO

Etiquetas de fila	Suma de Monto de deuda aportado*	Promedio de Monto de deuda total proyecto*
Accesos Cali-Palmira Road Network (Malla Vial del Valle del Cauca)	263,3	334,2
Antioquia - Bolívar Highway (Ruta al Mar)	399,87	399,87
Barranquilla Port Corridor Project (Corredor Portuario de Barranquilla) Refinancing (2020)	23,2	23,2
Bogota Northern Access PPP (Accesos Norte de Bogotá)	221,87	221,87
Bogotá-Girardot Third Lane Concession (Via 40) PPP	334,77	515,13
Blackrock	130,88	515,13
FDN	102,25	515,13
JP Morgan	101,64	515,13
Bogotá-Girardot Third Lane Concession (Via 40) Short-Term Financing	130,66	196
Bogota-Villavicencio Highway (Chirajara-Fundadores Section) (CoviAndina)	422,1	562,8
FDN	140,7	562,8
Grupo Aval	281,4	562,8
Briceño-Tunja-Sogamoso Highway Sale (2020)	171,6	171,7
Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondo Highway (Ruta del Cacao)	316,43	594,4
Bancolombia	109,5	594,4
Blackrock	72,33	594,4
FDN	134,6	594,4
Cambao-Manizales Highway PPP	137,38	137,38
Cartagena - Barranquilla Highway (Concesión Costera)	230,9	230,9
Chía-Mosquera-Girardot Highway (Desarrollo Vial de la Sabana-Devisab) Refinancing (2021)	197	157,44
Chía-Mosquera-Girardot Highway (Desarrollo Vial de la Sabana-Devisab) Refinancing (2023)	33,34	33,34
Conexión Norte Highway	372,7	457,7
Conexión Pacífico 1 Highway (CoviPacífico)	499,8	733

CIRCULACION: MIEMBROS DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLITICA FISCAL

Etiquetas de fila	Suma de Monto de deuda aportado*	Promedio de Monto de deuda total proyecto*
Banco de Bogotá	191,6	733
Banco de occidente	191,6	733
Davivienda	116,6	733
Conexión Pacífico 1 Highway (CoviPacífico) Additional Financing (2021)	150	150
Conexión Pacífico 2 Highway (Concesión La Pintada)	321,39	486
Conexión Pacífico 2 Highway (Concesión La Pintada) Refinancing (2021)	77,85	278
Conexión Pacífico 2 Highway (Concesión La Pintada) Refinancing (2022)	205,28	242,97
Conexión Pacífico 3 Highway	205,33	362
Cordoba - Sucre	141	235
Cundinamarca Eastern Ring Road (Perimetral de Oriente de Cundinamarca)	175,45	452,5
Desarrollo Vial del Oriente de Medellín Highway - Devimed Expansion (2018)	39	39
Desarrollo Vial del Oriente de Medellín Highway - Devimed Refinancing (2018)	82,5	82,5
Desarrollo Vial del Oriente de Medellín Highway - Devimed Refinancing (2021)	78,18	78,18
Girardot - Ibagué - Cajamarca Highway Expansion (APP Gica)	107,01	107
Girardot - Ibagué - Cajamarca Highway Expansion (APP Gica) Refinancing (2022)	104,49	104,5
Girardot - Puerto Salgar Highway	192,5	367,5
Girardot - Puerto Salgar Highway Refinancing (2021)	506,1	506,5
Banco de Bogotá	79,8	506,5
Blackrock	58,7	506,5
CAF senior Ashmore	103,4	506,5
FDN	99,7	506,5
Mitsubishi UFJ	82,25	506,5
SUMITOMO BANK	82,25	506,5
Highway to the Sea 1 (Autopista al Mar 1) Highway	470,87	873,17
Blackrock	57,9	873,17

Etiquetas de fila	Suma de Monto de deuda aportado*	Promedio de Monto de deuda total proyecto*
FDN	317,97	873,17
SUMITOMO BANK	95	873,17
Highway to the Sea 2 (Autopista al Mar 2)		
Retender	241	658,7
FDN	157	658,7
SUMITOMO BANK	84	658,7
Magdalena River Highway 2 (Autopistas al Río Magdalena 2)	380,4	492,9
Medellín-Bogotá Toll Road Extension (Sabana de Occidente)	80	115
Meta Department Highway Upgrade Package - Malla Vial del Meta (Los Llanos)	153,3	153,3
Meta Department Highway Upgrade Package - Malla Vial del Meta (Los Llanos) Equity Bridge Financing (2022)	30	30
Neiva - Girardot Highway Retender	131,8	175,8
Pamplona-Cúcuta Highway Refinancing (2023)	167,75	230,95
Pamplona-Cúcuta Highway Retender	241,3	622,3
FDN	73,3	622,3
JP Morgan	106,5	622,3
Mitsubishi UFJ	61,5	622,3
Puerta de Hierro - Palmar de Varela y Carreto - Cruz del Viso Highway	92,5	285
Rumichaca - Pasto Highway	280	635
JP Morgan	95	635
Mitsubishi UFJ	45	635
Santander	95	635
SUMITOMO BANK	45	635
Rumichaca - Pasto Highway Refinancing (2022)	449,91	641,7
Bancolombia	100,6	641,7
Davivienda	43,8	641,7
FDN	113,4	641,7
JP Morgan	42,11	641,7
Mitsubishi UFJ	75	641,7
SUMITOMO BANK	75	641,7
Ruta del Sol - Section 1 (Tobiagrande/Villeta – El Korán)	0	0

Etiquetas de fila	Suma de Monto de deuda aportado*	Promedio de Monto de deuda total proyecto*
Ruta del Sol - Section 3 (San Roque - Ye de Cienaga) - Stage 1	129	129
Santa Marta - Riohacha - Paraguachón Highway Refinancing (2019)	40	40
Santa Marta - Riohacha - Paraguachón Highway Refinancing (2022)	48,9	48,9
Santana - Mocoa - Neiva Highway (Ruta al Sur)	100	275
Transversal de las Américas Highway	167	167
Transversal del Sisga Highway Corridor	166,32	197,19
Transversal del Sisga Highway Corridor Refinancing (2023)	225	225
Vias del Nus Highway - Vinus	162,5	206,5
Vias del Nus Highway - Vinus Refinancing (2022)	241,56	304,7
Villavicencio-Yopal Highway (CoviOriente)	550	654
Grupo Aval	550	654
Villavicencio-Yopal Highway (CoviOriente) Additional Financing (2022)	366,66	550
Santander	183,33	550
SUMITOMO BANK	183,33	550

Fuente: Base de dato Inframation. Cálculos: ANI

*Valores en millones de dólares

Con contadas excepciones el detalle de las transacciones permite ver la presencia de entidades con fondeo en moneda extranjera y en todos los casos inferiores a la necesidad de apalancamiento estimada en la modelación financiera.

4. ESTIMACION PORCION DE VIGENCIAS EN DOLARES PARA EL PROYECTO EL ESTANQUILLO POPAYÁN

Bajo la perspectiva de la justificación previa y concordante con el sondeo de mercado y las consultas asociados a potenciales sponsor y bancas de inversión se ha efectuado una estimación en orden de magnitud de los requerimientos en términos porcentuales de las vigencias futuras que permitan generar cobertura natural de cara a la posibilidad de ejecución del proyecto y su apalancamiento en combinación de recursos del mercado local - financiación y Equity de ejecutores) y el mercado internacional (con denominación y fondeo en moneda extranjera).

Para este análisis se ha establecido un monto base de la modelación financiera de deuda y equity de 8.1 billones con una deuda estimada de 5.5 billones y un Equity de 2.6 billones. Estas cifras han sido descompuestas en los valores a cubrir por recursos originados y con fondeo en moneda local estableciendo 2.6 billones de pesos de deuda como monto presumiblemente máximo a ser financiado por financiadores locales (Este monto puede variar bajo las consideraciones de los comités de crédito y juntas directivas de cara a las particularidades al momento de la financiación tanto del proyecto como del mercado financiero). A su vez, la capacidad de aportes de Equity, y que corresponde a los montos indicativos más altos de los ejecutores locales se ha estimado en 0.8 billones. Bajo estas cifras, los montos complementarios necesarios para alcanzar los valores estimados en la estructuración de Equity y Deuda con origen externo y por ende fondeo en moneda extranjera ascienden a 2.9 billones de deuda y 1.8 billones de Equity, tal como se resume en la tabla siguiente.

Estanquillo - Popayán
Análisis de Requerimientos de Apalancamiento y Posibilidades del Mercado Local

	Total	\$	Us\$ (ME)
Deuda	5.50	2.60	2.90
Equity	2.59	0.80	1.79
Total Requerimiento	8.10	3.40	4.70
%	100%	42%	58%

Fuente: Cálculos: ANI

*Valores en billones de pesos

Sobre las estimaciones anteriores, es necesario considerar que la conjunción de factores como las eficiencias en términos de competencia del proceso de selección, de consecución de deuda y optimización del proceso y finalmente la disponibilidad de instrumentos de cobertura pueden generar un margen para reducir el porcentaje estimado y de esta manera considerar que el porcentaje estimado necesario de vigencias futuras en dólares se encuentra cercano al 50%.

Adicionalmente, La subdirección de Asociaciones Público Privadas de la Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional, se pronunció mediante memorando 3-2025-011376 emitiendo insumo técnico para el análisis sostenibilidad fiscal sobre el porcentaje de vigencias futuras en dólares para el proyecto APP “El Estanquillo – Popayán” señalando lo siguiente:

“Se realizó un análisis respecto de otorgar un porcentaje de las vigencias futuras del proyecto “El estanquillo Popayán” en dólares considerando el límite para otorgar vigencias futuras del que trata el artículo 26 de la ley 1508 de 2012.

Este análisis, se realizó teniendo en cuenta únicamente el proyecto “El Estanquillo-Popayán” que se encuentra actualmente en la fase final de estructuración y que ha sido objeto de no objeción de condiciones financieras por parte de la Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional. Adicionalmente, se tuvieron en cuenta los siguientes supuestos principales:

- I. Supuestos Macroeconómicos enviados por la Subdirección de Política Fiscal de la DGPM.*
- II. Ampliación del límite anual para comprometer vigencias futuras de proyectos APP del que trata el artículo 26 de la Ley 1508 de 2012, establecida en el Marco de Fiscal de Mediano Plazo 2025:
 - i. “En la sesión del CONFIS³⁵⁰ realizado el 9 de junio de 2025, se amplió el periodo de autorizaciones para APP³⁵¹ hasta el año 2056³⁵², y se redefinieron los límites de cupos sectoriales. Bajo el nuevo escenario, se aprobaron los siguientes topes como porcentaje del PIB: 0,7% para el año 2026, 0,8% entre 2027 y 2033, 0,7% entre 2034 y 2035, 0,6% entre 2036 y 2037, 0,54% para 2038, 0,48% para 2039, 0,45% para 2040, 0,41 para 2041, 0,38% para 2042, 0,37% para 2043, 0,33% para 2044 y, por último, 0,3% entre 2045 y 2056.”¹**
- III. Cupo APP: Con respecto al límite establecido en el MFMP se realizó la validación teniendo en cuenta el cupo global².*
- IV. Inclusión de las Vigencias futuras 4G y 5G y la porción en dólares con una TRM estresada con VaR percentil al 90%, suministrada por la Subdirección de Riesgo de la DGCPTN, con el objetivo de modelar un escenario en riesgo.*
- V. Consideración de planes de aportes y sobrecostos de proyectos 4G y 5G³.*

¹ Marco Fiscal de Mediano Plazo 2025.

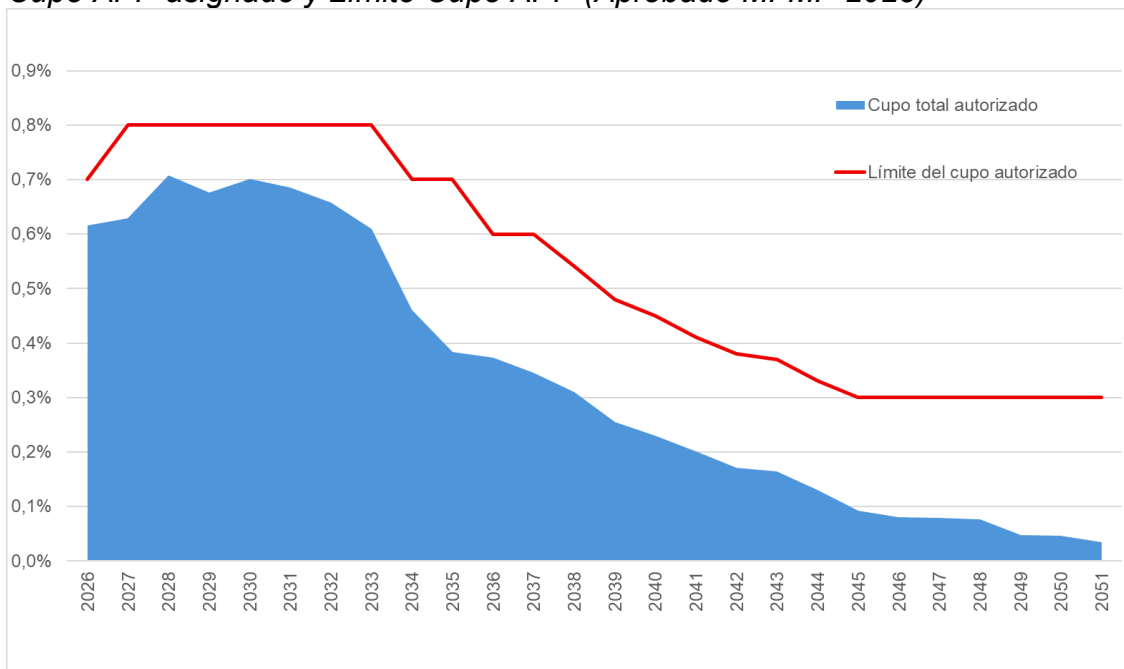
² Esto, con el objetivo de determinar el espacio que podría existir para otorgar Vigencias Futuras en dólares, bajo un escenario de TRM al VaR 90.

³ Considerados ya dentro del cupo asignado.

- Partiendo de los supuestos anteriormente descritos, se realizó la modelación del Cupo APP global autorizado y el Límite del cupo APP autorizado en el MFMP 2025.
- Dentro de Cupo total utilizado se modelaron las VF del proyecto “El estanquillo -Popayán) considerando una asignación del 50% de estas en dólares, teniendo en cuenta una TRM con VaR al percentil 90%⁴. Además, también consideraron las diferentes asignaciones de Vigencias Futuras de los proyectos 4G y 5G, teniendo en cuenta una TRM con VaR al percentil 90%⁵.

Del análisis anterior, se obtuvieron los siguientes resultados:

Cupo APP asignado y Límite Cupo APP (Aprobado MFMP 2025)

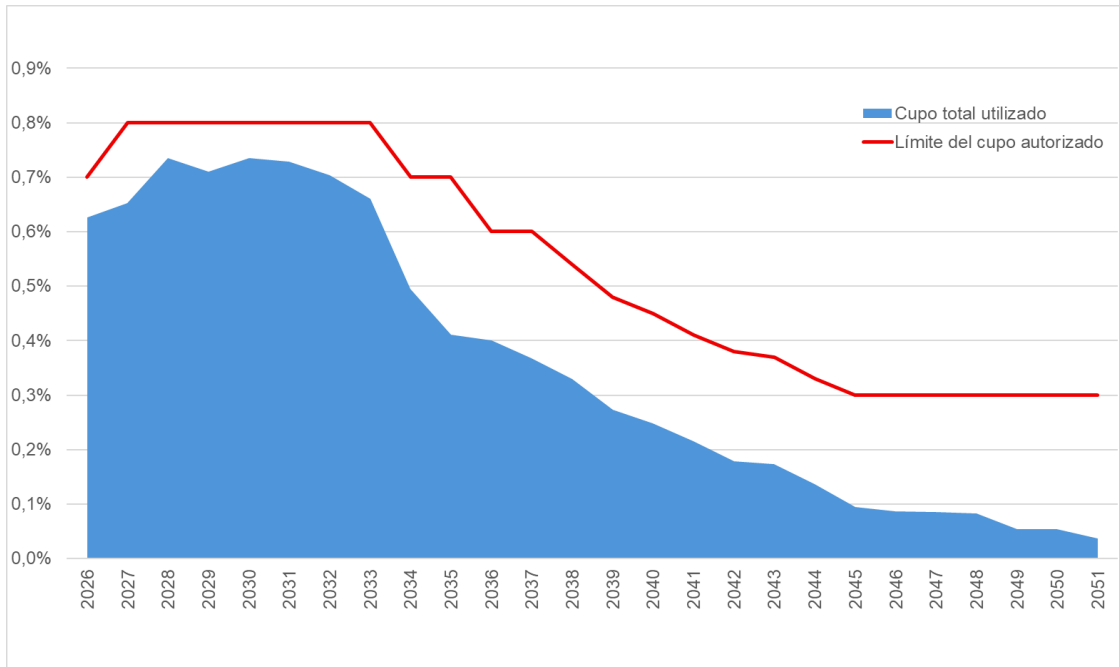


Fuente: Elaboración propia

⁴ TRM estresada con VaR percentil al 90%, suministrada por la Subdirección de Riesgo de la DGCPNTN

⁵ TRM estresada con VaR percentil al 90%, suministrada por la Subdirección de Riesgo de la DGCPNTN

Escenario Cupo APP considerando VF proyectos 4G y 5G y El Estanquillo Popayán en dólares⁶



Fuente: Elaboración propia

Conclusión

Del ejercicio anterior, considerando la TRM estresada con VaR percentil al 90%, suministrada por la Subdirección de Riesgo de la DGCPTN, considerando todas las asignaciones de Vigencias futuras de los proyectos de Cuarta y Quinta generación y el proyecto “El estanquillo Popayán”, se observa que no se supera el límite anual de autorizaciones para comprometer vigencias futuras para proyectos de Asociación Público Privada al que se refiere el artículo 26 de la ley 1508 de 2012.”

5. DOCUMENTOS SOPORTE

- Memorando 3-2025-011376 del 11 de julio de 2025 con el cual la Subdirección de Asociaciones Público-Privadas da insumo técnico sobre el porcentaje de vigencias futuras en dólares solicitado para el proyecto.

⁶ Este escenario contempla las VF de 4G y 5G con TRM en riesgo (VaR 90)

6. RECOMENDACIÓN

Conforme lo dispuesto por el artículo 26 de la Ley 1508 de 2012 y el CONPES 3760 de 2014, una vez verificada la información presentada por la Agencia Nacional de Infraestructura y los insumos técnicos remitidos por la Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional para evaluar la sostenibilidad fiscal de la solicitud, se recomienda al CONFIS aprobar una distribución máxima en dólares del 50% del cupo anual de vigencias futuras autorizadas para el proyecto El Estanquillo - Popayán.

FECHA	Porcentaje en dólares de vigencias Futuras	Vigencias Futuras estimadas para el proyecto El Estanquillo – Popayán (pesos constantes de diciembre de 2024)
31 de diciembre de 2029	50%	180.332.326.028
30 de junio de 2030	50%	274.699.997.432
31 de diciembre de 2030	50%	144.928.961.999
30 de junio de 2031	50%	385.450.742.796
31 de diciembre de 2031	50%	262.556.154.950
30 de junio de 2032	50%	452.945.246.737
31 de diciembre de 2032	50%	587.457.114.965
30 de junio de 2033	50%	654.801.817.359
31 de diciembre de 2033	50%	636.001.988.447
30 de junio de 2034	50%	636.001.988.447
31 de diciembre de 2034	50%	636.001.988.447
30 de junio de 2035	50%	636.001.988.447
31 de diciembre de 2035	50%	636.001.988.447
30 de junio de 2036	50%	636.001.988.447
31 de diciembre de 2036	50%	636.001.988.447
30 de junio de 2037	50%	636.001.988.447
31 de diciembre de 2037	50%	636.001.988.447
30 de junio de 2038	50%	636.001.988.447
31 de diciembre de 2038	50%	636.001.988.447
30 de junio de 2039	50%	636.001.988.447
31 de diciembre de 2039	50%	636.001.988.447
30 de junio de 2040	50%	636.001.988.447
31 de diciembre de 2040	50%	636.001.988.447
30 de junio de 2041	50%	636.001.988.447
31 de diciembre de 2041	50%	636.001.988.447
30 de junio de 2042	50%	318.000.994.224

CIRCULACION: MIEMBROS DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLITICA FISCAL

FECHA	Porcentaje en dólares de vigencias Futuras	Vigencias Futuras estimadas para el proyecto El Estanquillo – Popayán (pesos constantes de diciembre de 2024)
31 de diciembre de 2042	50%	318.000.994.224
30 de junio de 2043	50%	318.000.994.224
31 de diciembre de 2043	50%	318.000.994.224
30 de junio de 2044	50%	318.000.994.224
31 de diciembre de 2044	50%	318.000.994.224
30 de junio de 2045	50%	235.320.735.726
31 de diciembre de 2045	50%	235.320.735.726
30 de junio de 2046	50%	235.320.735.726
31 de diciembre de 2046	50%	235.320.735.726
30 de junio de 2047	50%	235.320.735.726
31 de diciembre de 2047	50%	235.320.735.726
30 de junio de 2048	50%	235.320.735.726
31 de diciembre de 2048	50%	235.320.735.726
30 de junio de 2049	50%	235.320.735.726
31 de diciembre de 2049	50%	235.320.735.726
30 de junio de 2050	50%	235.320.735.726
31 de diciembre de 2050	50%	235.320.735.726
30 de junio de 2051	50%	139.089.245.205
Total	50%	18.626.150.205.126