

CUARTA GENERACIÓN DE CONCESIONES VIALES PROYECTO *HONDA – PTO SALGAR - GIRARDOT*

Documento Informativo
Diciembre 19 de 2012



Con asesoría de



Disclaimer

Este Documento Informativo ha sido preparado conjuntamente por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Fondo Nacional de Proyectos de Desarrollo (FONADE), la Corporación Financiera Internacional (CFI) del Banco Mundial y el Consorcio Consultoría Concesiones Viales Colombia (CCVC) (Los Estructuradores), en relación con el proyecto Honda – Puerto Salgar - Girardot (el Proyecto) en el marco de la Cuarta Generación de Concesiones Viales, uno de los principales programas de asociación público privada en infraestructura en Colombia y América Latina.

Este Documento Informativo tiene como objeto proporcionar información preliminar del Proyecto a potenciales inversionistas y otros Interesados para que evalúen su interés en los proyectos. Este Documento contiene información de carácter preliminar y ha sido preparado con base en documentos e información recopilada por la ANI y sus asesores, no pretende ser un documento exhaustivo ni base para la toma de decisiones por parte de los inversionistas e Interesados. Por lo tanto, los potenciales inversionistas deberán hacer sus propios estudios y análisis técnicos, comerciales y financieros del Proyecto para tomar sus propias decisiones y sacar sus propias conclusiones sobre su interés en participar de cualquier futuro proceso de selección.

Cualquier sistema de precalificación o proceso de selección que pudiera abrirse en un futuro seguirá los procedimientos establecidos en las normas colombianas relacionadas con la contratación pública, incluyendo, sin limitación, la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, la Ley 1508 de 2012, el Decreto 1467 de 2012 y demás normas concordantes y aplicables, así como aquellas que modifiquen, complementen o adiciones las anteriores.

Se deja expresa constancia que la ANI, FONADE, la CFI y los Estructuradores no ofrecen ninguna garantía, implícita o explícita, con relación a la exactitud y/o contenido de este Documento Informativo, o sobre las bondades del Proyecto, y no asumen ni aceptan ninguna responsabilidad por el contenido de este Documento Informativo ni por el uso que se haga del mismo por parte de potenciales inversionistas u otras personas. Así mismo, la ANI, FONADE, la CFI y los Estructuradores se reservan el derecho de rectificar o modificar cualquier información contenida en este Documento Informativo en cualquier momento, sin previa justificación o advertencia.

Este Documento Informativo no constituye, en ningún caso, una solicitud de presentación de propuestas o expresión de una preferencia o garantía de algún tipo a alguna propuesta en una licitación futura o negociación similar. Las reglas relativas a la precalificación y a la presentación de ofertas estarán contenidas en la invitación a precalificar y en los pliegos de condiciones que la ANI, en su momento publique, por lo tanto los destinatarios de este Documento Informativo y en general cualquier persona que tenga acceso al mismo no podrá solicitar que la invitación a precalificar ni los pliegos de condiciones se ajusten a lo señalado en el presente documento toda vez que la ANI tiene plena autonomía para determinar las futuras condiciones de la precalificación y licitación sin que este Documento Informativo constituya una base vinculante.

Este Documento Informativo no constituye una oferta de instrumentos financieros, financiación y/o crédito para ninguno de los interesados ni para cualquier otra parte involucrada.

1. Introducción general

La Agencia Nacional de Infraestructura inicia una nueva generación de concesiones. Con esta nueva generación se espera que la inversión en infraestructura de transporte a través de contratos de concesión se multiplique por ocho. Es decir, que aumente de 1.4 billones de pesos el año pasado a cerca de 12 billones de pesos a partir del año 2014, equivalentes a 2% del Producto Interno Bruto del país. Inicialmente, se ha estimado que las inversiones requeridas alcancen los COP 40 billones, para pasar de casi 6.000 kilómetros de vías concesionadas a más de 11.000 y de casi 900 kilómetros de ferrovías a más de 2.000 kilómetros.

La nueva generación de concesiones también incorpora las lecciones aprendidas durante más de 20 años de experiencia con concesiones de infraestructura de transporte en Colombia. La estructuración de estos proyectos buscar superar inconvenientes detectados en las concesiones de carreteras pasadas e incluye estudios y diseños completos para acelerar la ejecución de las obras, mecanismos para facilitar la expropiación de predios y temas ambientales, así como estipulaciones para conseguir financiación de bajo costo a largo plazo.

Para el desarrollo de este programa se han tenido en cuenta las recomendaciones del Plan Nacional de Desarrollo según las cuales "... se requiere trabajar sobre una mejor estructuración de proyectos; desarrollar y fortalecer capacidades institucionales para el análisis, orientación y evaluación de alternativas de participación privada en el desarrollo de infraestructura; establecer criterios de selección de alternativas de provisión de infraestructura; profundizar en el diseño de esquemas de financiamiento que promuevan el uso del mercado de capitales por parte del sector privado para la financiación de proyectos; ampliar el espectro de esquemas de participación privada para el desarrollo de infraestructura en sectores sociales y para la modernización de infraestructura pública de uso institucional."

Principales características de la Cuarta Generación de Concesiones Viales

Especificaciones Técnicas	<ul style="list-style-type: none">• Altas especificaciones geométricas de acuerdo con el tipo de terreno• Uso de sobrepasos para asegurar velocidad en puntos de congestión• Resistencia al cambio climático• Amigables a la población (ej. ciclorutas, sobre-pasos, áreas comerciales)• Seguras para vehículos y peatones• Nuevas tecnologías estandarizadas a nivel nacional para pago de peajes y gestión de tráfico
Selección de proponentes	<ul style="list-style-type: none">• Pre-calificación con énfasis en capacidad financiera• Facilidades para la participación fondos de infraestructura• Selección del adjudicatario entre los pre-calificados únicamente
Asignación de riesgos	<ul style="list-style-type: none">• Transferencia de riesgos de construcción y disponibilidad al concesionario• Tiempo de construcción máximo de 6 años• Requerimiento de aseguramiento para riesgos de construcción y disponibilidad• Transferencia parcial de riesgos comerciales, prediales, ambientales y sociales

Reconocimiento de pagos	<ul style="list-style-type: none">• Subdivisión de la concesión en Unidades Funcionales¹• Retribución al concesionario condicionados a certificación de la disponibilidad de las Unidades Funcionales• Retribución variable disponibilidad servicio y calidad
Financiación	<ul style="list-style-type: none">• Facilidades para la financiación bancaria, emisiones en el mercado de valores, Títulos de Infraestructura, entre otros, según se requiera en las diferentes etapas del proyecto
Adiciones	<ul style="list-style-type: none">• Limitadas 20% del valor del contrato
Resolución de Conflictos	El proponente elegirá en su oferta entre las siguientes alternativas: <ul style="list-style-type: none">• Amigable composición• Arbitramiento local• Arbitramiento internacional (siempre que se cumpla con lo establecido en la ley)

Con el fin de garantizar la consistencia de los diferentes proyectos, la ANI y sus asesores están trabajando en la estandarización de los elementos claves en los documentos contractuales para la nueva generación de concesiones viales y en el desarrollo de estudios técnicos, legales y financieros específicos a cada proyecto. En la página web de la entidad www.ani.gov.co, se encuentran a disposición de todos los Interesados² los borradores del contrato y la invitación a precalificar en donde se consignan las reglas que guiarán las precalificaciones y los elementos que fundamentarán la relación contractual. Adicionalmente, en este Documento Informativo se presenta información preliminar y resumida en relación con algunos aspectos clave de la estructuración de cada proyecto. En caso de que ANI decida implementar el Proyecto, el resultado final de los estudios estará disponible para los Interesados en las diferentes instancias de precalificación y licitación, como se presenta en la sección quinta de este Documento.

2. Descripción del Proyecto

2.1. Descripción general del Proyecto

El proyecto Honda – Puerto Salgar – Girardot corresponde al Corredor 1, denominado Victoria Temprana en el ámbito de la estructuración del Grupo 1 Centro-Sur, que consiste en una importante troncal norte – sur (Troncal del Magdalena) que conecta el sur del país desde Santana (Putumayo) con el norte en el Municipio de Puerto Salgar, específicamente en la zona del Korán, logrando una conectividad con el proyecto Ruta del Sol.

Las vías del Proyecto Honda – Puerto Salgar- Cambao – Girardot, tienen una longitud total estimada origen-destino de 212 kilómetros y en su recorrido atraviesan los departamentos de Tolima, Caldas y Cundinamarca.

Para el tramo Flandes - Girardot – Puerto Bogotá – Puerto Salgar (El Koran), situado a la margen derecha del río Magdalena, que tiene una longitud total aproximadamente de 164 Km, la intervención propuesta

¹ Unidades Funcionales (o UF): ver definición en el Decreto 1467 de 2012.

² Interesado: Son las personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras o las estructuras plurales, que tienen interés en participar en un futuro sistema de precalificación.

es de mejoramiento, operación y mantenimiento. En el sur de este tramo se plantea la construcción de una variante en doble calzada que, sin atravesar los centros urbanos de Girardot y Flandes, conecta directamente la vía Girardot – Girardot con el tramo Girardot – Cambao – Puerto Salgar, a través de un sistema de intercambiadores a desnivel, incluyendo la construcción del nuevo puente de Flandes en doble calzada sobre el río Magdalena de una longitud aproximada de 400 m.

El tramo Girardot – Puerto Salgar actualmente es una vía secundaria Departamental de bajas especificaciones técnicas; aún cruzando un territorio con topografía plano-ondulada, los parámetros de diseño geométrico, sea horizontal o vertical, no garantizan un adecuado confort al usuario, ni una suficiente seguridad vial.

La sección transversal actual consiste en una calzada de dos carriles, cada uno con ancho aproximado de 3,60 m y una ausencia total de berma en la gran parte del trazado.

En el tramo entre Cambao y Puerto Bogotá, la vía es prevalentemente en afirmado asumiendo una connotación de “trocha”.

El alcance de proyecto prevé la adecuación de la vía a los parámetros de la Ley 105 de 1993 con una calzada de dos carriles, de ancho 3,65 m y berma de 1,80 m, así mismo se plantea la demolición de los Puentes existentes y su nueva construcción.

En el Municipio de Cambao se contempla la construcción de una variante de aproximadamente 1 km de longitud, para evitar el paso Urbano por el Municipio, y la construcción de una glorieta en la conexión con la vía Viani – Cambao.

Para los otros sitios de pasos Urbanos como Guataquí y Nariño se realizará una ampliación de la zona lateral para mejorar los niveles de seguridad vial.

En la intersección de la vía Cambao Puerto Bogotá con la vía Nacional Guaduas – Honda se prevé la construcción de un paso a desnivel, teniendo en cuenta que el flujo que provenga de Puerto Salgar a Villeta se manejará como una depresión y el flujo de la vía Cambao a Puerto Salgar se maneja como un paso elevado.

Así mismo se plantea el mejoramiento del tramo comprendido en la intersección de la vía Guaduas que se dirige a Puerto Salgar, con el mejoramiento del trazado y la construcción de dos puentes.

El tramo situado a la margen izquierda del río Magdalena se compone del sector Honda-La Dorada y la intervención prevista es de rehabilitación, operación y mantenimiento. En algunos puntos específicos del trazado, por interferencias hidráulicas o de seguridad vial, el proyecto prevé intervenciones de mejoramiento.

Los dos tramos del corredor 1 se deben conectar mediante la construcción de un nuevo puente sobre el río Magdalena en la jurisdicción de los Municipios de Puerto Salgar y La Dorada; el diseño geométrico del puente contempló el alargamiento de los accesos previstos, generando una estructura tipo viaducto al lado oriental y occidental del puente, con nueve luces de 47,50 m a cada lado. La estructura central del puente tiene una longitud de 320 m; la sección transversal típica del puente y del viaducto que garantiza el cumplimiento de los lineamientos establecidos en la Ley 105 de 1993.

Al margen derecho del río, , en proximidad al acceso del nuevo puente, se plantea la construcción de una vía en doble calzada que finalizará empalmando con la vía Ruta del Sol II, en el sector conocido como El Korán.

De los 212 km de longitud total de vías proyectadas, 16 km pertenecen a construcción de vías nuevas en doble calzada (incluyendo el nuevo puente de Flandes), 33 km tienen un alcance de rehabilitación, 159

km de mejoramiento y 4 km pertenecen al nuevo puente de Puerto Salgar sobre el río Magdalena con sus respectivos accesos.

Las principales obligaciones técnicas del concesionario son:

- Construcción de una conexión vial en doble calzada de una longitud aproximada de 5.5 Km entre el sector Girardot – Nariño y la Vía Nacional Concesionada Girardot – Ibagué – Cajamarca (Variante de Chicoral). Dentro del proyecto se tiene previstos seis intercambiadores que garantizarán todas las maniobras posibles, los cuales se encuentran a desnivel en calzada sencilla respecto al eje principal y permitirán la conexión de los diferentes flujos sin interferencia, asegurando la máxima seguridad vial.
- Construcción de un puente vehicular en doble calzada y sus accesos sobre el río Magdalena (municipio de Girardot), que hacen parte de un trazado en doble calzada y de la conexión vial antes mencionada;
- Mejoramiento de la calzada existente entre Girardot – Cambao - Puerto Bogotá - Puerto Salgar hasta el punto de acceso al nuevo puente de Puerto Salgar sobre el río Magdalena; incluye la construcción de la variante en Cambao y la intersección con la vía Guaduas- Honda
- Construcción de un nuevo puente al sur de Puerto Salgar sobre el Río Magdalena y sus accesos;
- Construcción de una conexión en doble calzada desde el acceso oriental del nuevo puente, ubicado al sur de Puerto Salgar hasta El Koran;
- Rehabilitación, y mantenimiento de la vía existente entre La Dorada – Honda (ruta 45);
- Construcción y/o administración de cuatro nuevas estaciones de peaje de recaudo;
- Operación y mantenimiento a largo plazo de toda la infraestructura del corredor una vez sea construida.

El propósito fundamental del corredor en el que se inscribe el Proyecto es desarrollar una vía primaria de altas especificaciones para garantizar la conexión Sur - Norte de la Troncal Central, uniendo los departamentos del centro sur del país en el sector de Flandes de la Concesión San Rafael por la margen derecha del río Magdalena en el departamento de Cundinamarca, con el norte del país, en el sector de Puerto Salgar de la Concesión de Ruta de Sol.

El mapa que se presenta a continuación muestra la localización general de las vías del Proyecto.

Localización general del Proyecto



2.2. Situación actual

La caracterización de las vías del Proyecto se presenta en el cuadro a continuación.

Denominación y características aproximadas de los tramos actuales

Código de vía (nomenclatura)	Ente Competente	Origen (Nombre – PR)	Destino (Nombre – PR)	Longitud (Km)	Estado actual	Observación
	Gobernación de Cundinamarca	Girardot	Puerto Salgar	175	Vía secundaria y terciaria bidireccional de bajas especificaciones	Entregada a la Nación para estructuración y ejecución de Concesión mediante convenio de cooperación de 30 de diciembre de 2008.
4510	Nación	Puerto Salgar	Honda	34	Vía primaria bidireccional pavimentada	

Peajes nuevos (Preliminar sujeto a cambios)

Tarifa actual (COP 2012) ³							
Nombre	Tramo	Sentido de cobro	Cat I	Cat II	Cat III	Cat IV	Cat V
N. 1	Cambao - Girardot	Bidireccional	7.600	10.700	14.600	19.400	27.700
N. 2	Pto Bogotá - Cambao	Bidireccional	7.600	10.700	14.600	19.400	27.700
N. 3	Pto Bogotá – Pto Salgar	Bidireccional	7.600	10.700	14.600	19.400	27.700
N. 4	Honda – Pto Salgar	Bidireccional	7.600	10.700	14.600	19.400	27.700

2.3. Sectorización preliminar por Unidades Funcionales y generalidades

De manera preliminar y sujeto a cambios, las vías del Proyecto se han sectorizado por Unidades Funcionales, cada una con las siguientes características generales:

Sectorización preliminar: Características generales de las Unidades Funcionales del Proyecto

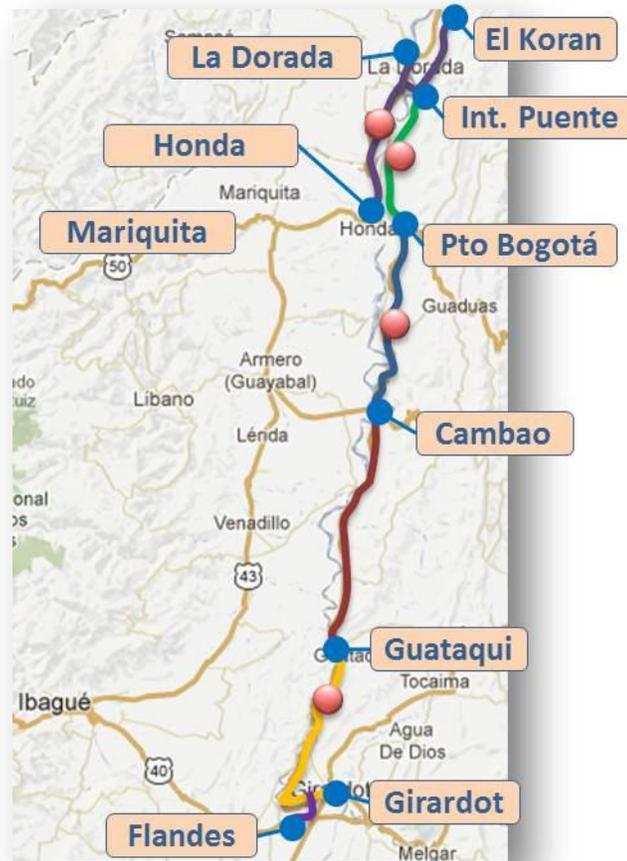
UF	Sector	Origen	Destino	Longitud aproximada origen destino	Tipo de intervención general	Observación
1	Variante Flandes Girardot	Flandes	Girardot	5	Mejoramiento y construcción	Incluye puente sobre el Rio Magdalena
2	Girardot – Guataquí	Girardot	Guataquí	38	Mejoramiento	
3	Guataquí - Cambao	Guataquí	Cambao	49	Mejoramiento	
4	Cambao – Puerto Bogotá	Cambao	Puerto Bogotá	45	Mejoramiento	
5	Puerto Bogotá – Puerto Salgar	Puerto Bogotá	Puerto Salgar	27	Mejoramiento	Termina al puente de la UF6
6	Honda – La Dorada	Honda	La Dorada	48	Rehabilitación y construcción	Incluye puente sobre el Rio Magdalena y conexión hasta la Ruta del Sol

³ Tarifa como si se instalará hoy el peaje, es decir en Pesos de 2012.

Nota: Las longitudes son aproximadas. El futuro concesionario será responsable de ejecutar las obras correspondientes a la longitud efectiva de cada tramo considerando los PR inicial y final identificados en la tabla anterior y la descripción particular de cada Unidad Funcional.

La figura siguiente muestra la localización general de cada Unidad Funcional.

Sectorización preliminar: Localización general de las Unidades Funcionales del Proyecto



2.4. Definición general de los tipos de intervención y alcances de actividades en cada tipo

Los tres tipos de intervenciones generales definidos para ejecutar en cada una de las unidades funcionales del Proyecto son: construcción de vías nuevas o segundas calzadas, mejoramiento y rehabilitación de vías. La intervención de mantenimiento y operación es de ejecución obligatoria en todos los tipos de intervención para todas las unidades funcionales.

Construcción vías nuevas y segundas calzadas: Es el tipo de intervención en el cual, el concesionario deberá ejecutar un sector de vía donde no existe un carretable definido, bien sea por necesidad de construir una variante a un centro poblado, ampliar la capacidad de la vía existente desdoblándola a segunda calzada (formando un sistema de par vial o doble calzada) o generando un nuevo corredor alternativo para garantizar una nueva conexión entre el origen y destino. Para este tipo de intervención,

se deberá cumplir con lo establecido en el manual de Diseño Geométrico del Inviás y en los requerimientos de la Ley 105 de 1993, a menos que en los requerimientos solicitados en los documentos de licitación, se establezcan diferentes características. La construcción comprenderá la ejecución como mínimo de las siguientes actividades: Desmonte y limpieza, explanaciones, puentes, túneles, obras de drenaje, de protección y estabilización, afirmados, sub-base, base, carpetas de rodadura, señalización, sistemas inteligentes de transporte, etc.

Mejoramiento en vías existentes: Es el tipo de intervención en el cual, el concesionario deberá mejorar las condiciones de una vía existente con el objetivo de llevarla a unas características técnicas determinadas y de mayores beneficios que los que presenta la vía, de tal manera que mejoren la capacidad o el nivel de servicio, bien sea, mediante la ejecución de actividades que mínimo logren: aumentar la velocidad de diseño, rectificar o mejorar alineamientos horizontales o verticales puntuales o continuos, ampliar las secciones geométricas de las vías, ampliación de calzadas o nuevos carriles, minimizar los impactos de sitios críticos o vulnerables, pavimentar incluyendo la estructura del pavimento, construir entre otros.

Rehabilitación: Es el tipo de intervención en el cual, el concesionario deberá ejecutar un conjunto de obras tendientes a llevar la vía a sus condiciones iniciales de construcción, con el propósito que se cumplan las especificaciones técnicas para las que se diseñó. La rehabilitación comprenderá la ejecución como mínimo de las siguientes actividades: construcción de obras de drenaje, reparaciones de estructuras de pavimento o capa de rodadura, obras de estabilización, etc. Para la intervención de rehabilitación, se deberá garantizar que el concesionario deberá realizar actividades de mejoramiento en los sitios críticos identificados en los documentos de licitación, bien sea por accidentalidad, geometría o cambio climático serán mejorados para ofrecer un nivel de servicio homogéneo, de calidad y seguro en la vía.

Intervención prioritaria: Para las vías existentes, se deberá garantizar intervenciones prioritarias a ser realizadas durante los primeros tres meses a partir de la fecha de inicio del contrato, para rehabilitar y mantener la(s) vía(s) concesionada(s) en un estado de conservación aceptable y unas condiciones de operación seguras para el tráfico y hasta llevar a cabo las obras de duplicación o de rehabilitación y mejoramiento que estarán descritas en el apéndice técnico del contrato.

Mantenimiento y operación: Las actividades de mantenimiento y operación, deberán ser ejecutadas por el concesionario para todos los corredores y sectores que componen las Unidades Funcionales, independiente de cuál sea el tipo de intervención con la finalidad de conservar las buenas condiciones de transitabilidad de los corredores. Esta intervención está compuesta por un conjunto de actividades rutinarias y periódicas, las cuales serán evaluadas periódicamente a través de indicadores para medir la disponibilidad, condiciones de estado, calidad, nivel de servicio y operatividad de las vías. Incluirá además, la gestión y administración de la vía, del sistema de recaudo, pesaje, seguridad, atención de emergencias, entre otros.

3. Requisitos habilitantes

En el sistema de precalificación que se podrá desarrollar en el futuro, los Interesados deberán cumplir con requisitos habilitantes jurídicos, financieros y de experiencia. La acreditación de los requisitos habilitantes se efectuará en los términos señalados en el borrador del documento Invitación a Precalificar publicado por la ANI el 5 de diciembre de 2012. A continuación se presenta información complementaria sobre los requisitos y su forma de acreditación.

3.1. Capacidad jurídica

La acreditación de los requisitos de capacidad jurídica se efectuará en los términos señalados en la sección 4.2. del borrador del documento Invitación a Precalificar publicado por la ANI el 5 de diciembre de 2012.

3.2. Capacidad financiera

Los Interesados en participar en un futuro sistema de precalificación deberán cumplir con los requisitos de (i) patrimonio neto y (ii) capacidad de endeudamiento. La capacidad de endeudamiento podrá ser acreditada con el cumplimiento de una de dos alternativas, el índice de endeudamiento (Alternativa 1) ó el cupo de crédito en firme (Alternativa 2).

(i) Patrimonio neto

El patrimonio neto se define como el valor residual de los activos totales del ente económico, después de descontar los pasivos totales. En las estructuras plurales, se establecerá un requisito para el caso de estructuras plurales y otro que deberá cumplir al menos uno de los Líderes⁴.

(ii) Capacidad de endeudamiento: Índice de endeudamiento (Alternativa 1)

El índice de endeudamiento se define como el producto de la división entre el pasivo total sobre el activo total del ente económico.

Para efectos de lo anterior, los pasivos totales corresponden a la representación financiera de las obligaciones presentes del ente económico derivadas de eventos pasados, en relación con las cuales se reconoce que en un futuro deberán transferirse recursos o proveer servicios a otros entes económicos. Los activos totales constituyen la representación financiera de la totalidad de los bienes y derechos tangibles e intangibles de propiedad del ente económico, obtenidos como resultado de eventos pasados, de cuya utilización se espera que fluyan beneficios económicos futuros al ente económico.

En las estructuras plurales, se sumarán los indicadores de patrimonio neto, activo total y pasivo total de los miembros de la misma. Los Líderes y los miembros del Interesado con participaciones superiores al treinta por ciento (30%) sumarán íntegramente sus respectivos indicadores. Los demás miembros de la estructura plural que tengan una participación inferior al treinta por ciento (30%) sumarán sus indicadores de manera proporcional a su participación en la estructura plural.

Las cifras que se presenten deberán estar basadas en los estados financieros del último cierre de año fiscal, debidamente preparados y auditados de conformidad con la normatividad contable y tributaria del país de origen del Interesado. La información consignada deberá presentarse de acuerdo con el catálogo de cuentas PUC establecido en el Decreto 2650 de 1993 o de acuerdo con las Normas

⁴ Líder: Es la o las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, en una estructura plural que tienen una participación mínima en la estructura plural del treinta por ciento (30%). La participación del Líder en la estructura plural se determinará con base en participación del Líder en el capital social de la sociedad que se constituya para la ejecución del contrato y en el porcentaje de participación en la ejecución de las obligaciones derivadas del contrato todo lo cual deberá constar expresamente en los estatutos de la sociedad.

Internacionales de Información Financiera (International Financial Reporting Standards), expresados en Pesos Colombianos o en Dólares de los Estados Unidos, según se solicite en el respectivo sistema de precalificación o proceso de selección.

Para monedas diferentes al dólar se tomará, para todos los efectos, como tasa de referencia aquella tasa de cambio certificada por el Banco Central o por el organismo legalmente competente del país en que se emitió el documento para la fecha de corte que se especifica en el respectivo los respectivos estados financieros. En este caso, deberá indicarse la tasa representativa del mercado con los cuales se habrán calculado los indicadores solicitados y su fuente. En este caso, el documento que contenga esta información deberá ser suscrito por el contador público colombiano que los hubiere convertido, quien deberá allegar copia de la tarjeta profesional, acompañada del certificado de antecedentes disciplinarios vigente expedido por la Junta Central de Contadores, quien deberá además estar vinculado a una empresa de consultoría contable o auditoría que cuente con oficinas tanto en el país de origen de la información (domicilio del interesado extranjero), como en Colombia.

Los requisitos se acreditarán con el diligenciamiento de un formato que deberá estar suscrito por a) el representante del Interesado, b) el representante legal de cada uno de los miembros si fuese una estructura plural y c) el revisor fiscal del interesado o de cada uno de sus miembros si fuese una estructura plural. Para las personas que no tengan obligación legal de tener revisor fiscal, el formato deberá estar firmado por a) el representante del Interesado, b) el representante legal de cada uno de los miembros si fuese una estructura plural y c) el contador del(los) miembro(s) de la estructura plural o del Interesado, según corresponda. La ANI podrá solicitar los estados financieros, según se defina en la invitación a precalificar o pliego de licitación del Proyecto.

(iii) Capacidad de endeudamiento: Cupo de crédito en firme (Alternativa 2)

En caso de que interesado opte por esta alternativa, el requisito de cupo de crédito en firme podrá ser presentado por el Interesado o un Líder. Se acreditará mediante la presentación de una certificación suscrita por el representante legal o funcionario autorizado de un Banco del Sector Financiero⁵. No serán aceptables certificaciones de intención, ni pre-aprobaciones, ni cartas sujetas a condiciones suspensivas o resolutorias. La certificación deberá estar acompañada de: (a) una copia del extracto del documento por medio del cual el órgano competente del Banco del Sector Financiero (i) aprobó el cupo de crédito, si este requisito es necesario conforme a los estatutos del respectivo Banco; y (ii) aprueba al Interesado o al Líder si es una estructura plural; y (b) el documento donde se demuestre que la persona que suscribe la certificación dirigida a la ANI es representante legal de la misma, que para los Bancos colombianos será el certificado de existencia y representación legal y el certificado emitido por la Superintendencia Financiera, para el caso de Bancos extranjeros corresponderá a lo señalado para el caso de Interesados extranjeros.

En el caso de estructuras plurales, no se aceptarán certificaciones emitidas a favor de miembros distintos de tales estructuras plurales que no sean Líder. No se aceptará la presentación de:

⁵ Banco: (a) Aquella entidad financiera autorizada para captar masivamente recursos del público y, a su vez, otorgar créditos al público en general, que se encuentre vigilada por una entidad especializada en su control y vigilancia; o (b) aquella entidad multilateral de crédito cuyos principales accionistas sean gobiernos soberanos; o (c) aquella agencia de crédito a la exportación propiedad de gobiernos soberanos. El Banco debe pertenecer al Sector Financiero, este último entendido como (a) las sociedades colombianas de servicios financieros vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia, o (b) las sociedades extranjeras de servicios financieros que se encuentren en el listado que lleva el Banco de la República colombiano de entidades financieras admitidas para prestar a residentes colombianos, cuya deuda de largo plazo cuente con una calificación global de crédito de al menos BBB de Standard & Poor's Corporation, o su equivalente si es otorgada por una agencia calificadora distinta, caso en el cual deberá ser de reconocida reputación internacional.

cupos de sobregiro, de tarjeta de crédito, CDTs, créditos rotativos, cuentas de ahorro o corriente, bonos, títulos valores, documentos representativos de valores, underwriting y en general cualquier modalidad diferente al cupo de crédito otorgado por un Banco del Sector Financiero. La invitación a precalificar establecerá la vigencia en meses del cupo de crédito la cual será, cuando menos, hasta la fecha en que al concesionario le haya sido aprobado el cierre financiero exigido en el contrato de concesión.

Los Interesados deberán acreditar la información relativa a los siguientes indicadores en Dólares de Estados Unidos o en Pesos Colombianos y cumplir con los límites indicados a continuación.

Requisitos habilitantes: Capacidad financiera

Indicador	Calculo	Valor en COP Millones	Valor en USD Millones
Patrimonio Neto	Activo Total- Pasivo Total	Mínimo para el Interesado: 1.150.000	Mínimo para el Interesado:640
		Mínimo para el Líder: 345.000	Mínimo para el Líder: 190
Alternativa 1: Índice de endeudamiento			
Índice de endeudamiento corporaciones financieras	Pasivo total/ Activo total	Máximo para el Interesado: 90%	Máximo para el Interesado: 90%
Índice de endeudamiento para los demás proponentes	Pasivo total/ Activo total	Máximo para el Interesado: 85%	Máximo para el Interesado: 85%
Alternativa 2: Cupo de crédito			
Cupo de crédito en firme		Máximo para el Interesado: 400.000	Máximo para el Interesado: 220

En el caso de los fondos de capital privado, el patrimonio neto corresponderá al menor de los siguientes valores (i) el valor máximo de concentración en una misma inversión de acuerdo con su reglamento; y (ii) el valor de compromisos de inversión efectivamente disponibles. Para estos efectos, no se tendrán en cuenta eventuales valores adicionales que puedan ser autorizados por la asamblea de inversionistas, comité de inversiones o comité de vigilancia (o los órganos equivalentes en jurisdicciones diferentes a la colombiana) con posterioridad a la presentación de la manifestación de interés.

El patrimonio neto de los fondos de capital privado deberá probarse con una certificación suscrita por el representante legal y el contador del fondo de capital privado en la que conste la siguiente información:

- Valor de los compromisos de inversión al fondo de capital privado. si el respectivo fondo de capital privado no ha terminado su etapa de consecución de compromisos de inversión, el valor se determinará con base en los compromisos de inversión efectivamente recibidos por el fondo de capital privado;

- b) Porcentaje máximo de concentración de recursos del fondo de capital privado en una misma inversión sin requerir autorizaciones adicionales de órganos del fondo de capital privado;
- c) Valor máximo de inversión en un mismo proyecto que resulte de aplicar el porcentaje señalado en b) al valor total señalado en a); y
- d) Valor de compromisos de inversión efectivamente disponibles, es decir aquellos que no han sido comprometidos para ser invertidos por el fondo de capital privado. En el caso en que este valor sea inferior al que resulte de c), se tendrá en cuenta como patrimonio neto el valor señalado en este numeral.

Los Fondos de Capital Privado no tendrán que acreditar el índice de endeudamiento.

3.3. Requisitos de experiencia de inversión

Los Interesados deberán acreditar la experiencia en inversión en el financiamiento con deuda en una (1) concesión (opción 1) o hasta cuatro (4) concesiones (Opción2) de un Proyecto de Infraestructura⁶ durante el periodo comprendido entre el primero de enero de 1993 y el 31 de diciembre de 2012 en los cuales hayan tenido como mínimo una participación del 25%. La suscripción del contrato(s) de financiación que se acredite(n) debe estar comprendida en las fechas antes mencionadas.

Para estos efectos, el Proyecto de Infraestructura puede acreditarse si el contrato acreditado ha sido financiado por el Interesado o Líder de la estructura plural, siempre que el Interesado o Líder de la estructura plural haya sido parte del contrato de concesión de Proyectos de Infraestructura que se acredita en el momento en que tuvo lugar el cierre financiero del mismo.

El valor que se acredite puede incluir el cierre financiero inicial y cierres financieros posteriores, en caso de que éstos existieren. En el caso de cierres financieros que incluyan parcial o totalmente la refinanciación de financiamientos anteriores y/o cambios en el acreedor de la deuda, se evitará la doble contabilización de los fondos para efectos de la evaluación; de modo que los montos correspondientes a la refinanciación y/o al cambio de acreedor sean contabilizados solamente una vez. Es decir, que los montos correspondientes a refinanciación y/o cambio de acreedor se podrán contabilizar en el cierre inicial o en el cierre que incluye la refinanciación y/o el nuevo acreedor, pero no en ambos cierres. Dicho lo anterior, para fines de evaluación será aceptable presentar un cierre que incluya parcial o totalmente refinanciación, sin embargo, la porción relacionada con la refinanciación sólo será contabilizada una vez evitándose la doble contabilización de estos fondos. Será válida la experiencia del Interesado o Líder que haya obtenido financiación del (a) Sector Financiero y de Bancos; o (b) del mercado de capitales (nacional o internacional) o (c) una combinación de las dos anteriores alternativas.

Se entenderá que se ha obtenido la financiación para el respectivo Proyecto de Infraestructura cuando (a) el o los prestamistas y el deudor hayan suscrito el documento donde consten las obligaciones del crédito, principalmente monto, tasa, plazo, forma de pago y condiciones para los desembolsos se haya producido el primer desembolso del respectivo crédito; o (b) en el caso de las emisiones de títulos se entenderá que se ha obtenido la financiación cuando se haya colocado la emisión en los términos

⁶ Proyecto de Infraestructura: Es la financiación y construcción y operación de obras de infraestructura que corresponden a los sectores de generación, transmisión y distribución de energía, agua potable, saneamiento básico, Infraestructura Vial, puertos, aeropuertos, infraestructura de sistemas de transporte de pasajeros o carga (sin incluir equipo rodante) urbano e interurbano, transporte de hidrocarburos y transporte de gas. La Infraestructura Vial son las obras de infraestructura de carreteras pavimentadas con un ancho de carril mayor o igual a 3.50 metros, que pueden incluir bermas, cunetas y/o obras de drenaje; ó b) las obras de infraestructura de carreteras primarias pavimentadas que cumplen la función básica de integración de ciudades o localidades entre sí, y/o conexión con zonas portuarias o fronterizas; y/o las obras de infraestructura de carreteras secundarias pavimentadas que unen cabeceras municipales entre sí y/o que provienen de una cabecera municipal y conectan con una carretera primaria.

previstos en el aviso de oferta si es en Colombia o en el offering memorandum o prospecto correspondiente.

Para la acreditación de la experiencia el Interesado o Líder de la estructura plural deberán presentar los siguientes documentos, según se solicite en el respectivo sistema de precalificación o proceso de selección: (a) copia del contrato de concesión o una certificación emitida por la entidad contratante en la que conste (i) fecha suscripción del contrato; (ii) valor del contrato; y (iii) obligaciones principales de la parte privada; (b) adjuntar (i) una certificación emitida por la entidad acreedora o su representante (para el caso de la financiación en el mercado de capitales), suscrita por el representante legal o por una persona autorizada para suscribir tal documento, en la que conste la siguiente información: (1) el monto del cierre financiero del endeudamiento otorgado, (2) los valores y las fechas de los desembolsos, y (3) la utilización autorizada de los recursos del endeudamiento; o (ii) adjuntar copia del contrato de crédito junto con una constancia de desembolso; o (iii) adjuntar copia del prospecto u offering memorandum junto con copia del aviso de oferta u equivalente; (c) el formato que para tal efecto se suministre.

Para acreditar la experiencia en financiación los Interesados deberán acreditar la información en Dólares de Estados Unidos. Si los documentos que acreditan la experiencia estuviesen en una moneda diferente al Dólar se deberá convertir la moneda original al Dólar.

Si la moneda de origen es el Peso se tomará, para todos los efectos como tasa de referencia la tasa de cambio representativa del mercado certificada por la Superintendencia Financiera de Colombia o por la entidad que la reemplace o asuma la función de certificar esta tasa, de la fecha de suscripción del respectivo documento contentivo de la obligación dineraria.

Si la moneda de origen es diferente al Peso se tomará, para todos los efectos, como tasa de referencia aquella tasa de cambio certificada por el Banco Central o por el organismo legalmente competente del país en que se emitió el documento para la fecha de suscripción del respectivo documento. En este caso, deberá indicarse la tasa representativa del mercado con los cuales se habrán calculado los indicadores solicitados y su fuente.

Requisitos habilitantes: Experiencia

Indicador	Calculo	Valor en USD Millones
Opción 1	1 proyecto con un valor de deuda cumpla con el valor mínimo indicado	850
Opción 2	4 proyectos cuyos valores de deuda sumen el valor indicado, de los cuales al menos uno cumpla con el valor mínimo indicado	Suma 4 proyectos: 1.100 Al menos uno por valor de: 550

De acuerdo con el contrato de concesión, el concesionario deberá celebrar contratos de diseño, construcción y operación con un contratista experimentado de acuerdo con la complejidad del proyecto. Los requisitos de experiencia mínimos que deberán cumplir estos contratistas que garanticen su idoneidad para cumplir con sus obligaciones respectivas serán detallados en el contrato de concesión que se publicara junto con los pliegos de licitación

4. Cronograma indicativo del proceso

El cronograma que se presenta a continuación presenta las fechas tentativas del sistema de precalificación y del proceso de licitación. Estas fechas podrán estar sujetas a variación dependiendo del desarrollo mismo del proceso de estructuración y las aprobaciones correspondientes por parte del Gobierno de Colombia.

Cronograma indicativo	
Actividad	Fecha estimada
Invitación a precalificar	17 de enero
Plazo máximo para presentación manifestaciones de interés	28 de febrero
Evaluación	07 de marzo
Conformación lista de precalificados	21 de marzo
Publicación prepliegos	28 de marzo
Publicación pliegos	11 de Abril
Entrega de ofertas	1 de agosto
Evaluación	15 de agosto
Adjudicación	22 de agosto

5. Información disponible en cada etapa

La ANI pondrá a disposición de los Interesados información correspondiente a cada una de las etapas de desarrollo del Proyecto. Se reitera que esta información será de carácter estrictamente referencial.

Información disponible a los interesados en la etapa de socialización

Contrato Genérico (Borrador)
Invitación a precalificar genérica (Borrador)
Memorando Informativo
Cuarto de Datos
Estudio de Trafico y Demanda

Información disponible a los interesados en la etapa de precalificación

Invitación a precalificar con anexos
Descripción del Proyecto (Estudios Previos Artículo 20 del Decreto 1467 de 2012)
Matriz de riesgos (Borrador)
Minuta del contrato (Borrador)
Apéndices Técnicos del Contrato
 Apéndice Técnico 1: Alcance De Proyecto
 Apéndice Técnico 2: Condiciones Para La Operación Y Mantenimiento
 Apéndice Técnico 3: Especificaciones Del Contrato
 Apéndice Técnico 4. Indicadores Para Disponibilidad, Calidad Y Nivel De Servicio

Apéndice Técnico 5: Etapas Del Contrato Y Cronogramas
Apéndice Técnico 6: Interferencias Con Infraestructuras Lineales De Servicios Públicos
Apéndice Técnico 7: seguridad vial
Apéndice Técnico 8: Obligaciones Ambientales del Contrato
Apéndice Técnico 9: Gestión Predial y Social

Cuarto de Datos

Estudios y Diseños (Mínimo en Prefactibilidad) en los siguientes volúmenes

Topografía
Diseño Geométrico
Hidráulica, Hidrología y Socavación
Geotecnia y Geología
Pavimentos
Túneles
Puentes y Viaductos
Estudio ambiental, social y predial
Seguridad Vial
Señalización Vial
Sistemas Inteligentes Aplicados Al Transporte
Interferencias con Servicios Públicos
Análisis de los componentes de Mantenimiento y Operación de la concesión
Análisis de intersecciones
Programación

Información disponible a los interesados en la etapa de licitación

Lista de precalificación notificada
Pliego de condiciones con anexos y apéndices
Matriz de riesgos
Minuta del contrato con anexos
Apéndice Parte Especial del Contrato
Apéndice Título de Infraestructura
Apéndices Técnicos del Contrato
Apéndice Técnico 1: Alcance De Proyecto
Apéndice Técnico 2: Condiciones Para La Operación Y Mantenimiento
Apéndice Técnico 3: Especificaciones Del Contrato
Apéndice Técnico 4. Indicadores Para Disponibilidad, Calidad Y Nivel De Servicio
Apéndice Técnico 5: Etapas Del Contrato Y Cronogramas
Apéndice Técnico 6: Interferencias Con Infraestructuras Lineales De Servicios Públicos
Apéndice Técnico 7: seguridad vial
Apéndice Técnico 8: Obligaciones Ambientales del Contrato
Apéndice Técnico 9: Gestión Predial y Social

Cuarto de Datos

Estudio de Trafico y Demanda (Definitivo)

Estudios y Diseños (Factibilidad)

Topografía

Diseño Geométrico

Hidráulica, Hidrología y Socavación

Geotecnia y Geología

Pavimentos

Túneles

Puentes y Viaductos

Estudio ambiental, social y predial

Seguridad Vial

Señalización Vial

Sistemas Inteligentes Aplicados Al Transporte

Interferencias con Servicios Públicos

Análisis de los componentes de Mantenimiento y Operación de la concesión

Análisis de intersecciones

Programación
