



*Agencia Nacional de Infraestructura*

# INFORME DE GESTIÓN

Especial

Ministerio de Transporte



# 2013

## TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN .....	3
1. Impacto Macroeconómico.....	4
2. Marco Institucional .....	6
3. Estructuración y Gestión de Proyectos .....	8
3.1. Modo Carretero.....	8
3.2. Modo Férreo .....	16
3.3. Modo Portuario .....	21
3.4. Modo Aeroportuario.....	22
4. Gestión Institucional .....	23
4.1. Misional.....	23
4.2. Administrativos.....	23

## INTRODUCCIÓN

El presente informe tiene como objeto señalar y resaltar los principales aspectos de la gestión realizada por la Agencia Nacional de Infraestructura en el periodo comprendido entre enero y diciembre de 2013.

Entre los principales logros del año 2013 se encuentran la consolidación del programa 4G de concesiones viales, la regularización y revisión de diferentes contratos de concesión, la definición de la metodología portuaria, la conformación de la planta de personal en la entidad y el mejoramiento en los sistemas de calidad.

Este Informe Ejecutivo de Gestión 2013 se presenta en cumplimiento de lo establecido en el artículo 74 de la Ley 1474 de 2011. Sin embargo, teniendo en cuenta que a la fecha no se encuentran los estados financieros de la entidad debidamente aprobados por el Consejo Directivo<sup>1</sup>, este informe se ajustará con base en los resultados consolidados finales recopilado con las diferentes áreas.

Es importante tener en cuenta que para el desarrollo y consolidación del documento se utilizó la información suministrada por las diferentes áreas de la entidad, el Informe de Indicadores SISMEG, el Plan Estratégico y el Plan de Acción con corte a Diciembre de 2013.

Informe consolidado por:

***Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno***

---

<sup>1</sup> Numeral 10 Artículo 9 del Decreto 4165 de 2011

## 1. Impacto Macroeconómico

Durante los últimos años la economía colombiana ha presentado una evolución positiva. De acuerdo a los resultados más recientes, según *The Economist Bloomberg*, Colombia tuvo el mayor crecimiento del PIB entre los países de la región (5.1%), por encima de Chile (4.7%), Perú (4.4%), Uruguay (3.3%), Brasil (2.2%) y México (1.3%), y fue el 15avo país de crecimiento a nivel mundial, por debajo de países asiáticos como China, Mongolia, Singapur y Vietnam. Así mismo los últimos cuatro años se han caracterizado por un crecimiento sorprendente, teniendo tasas de crecimiento de 4.0% en 2010, 6.6% en 2011 y 4.2% en 2012.

En cuanto al empleo, Colombia ha sido el país que más puestos de trabajo ha creado en el periodo agosto 2010 y octubre 2013, con una tasa del 10.7%, frente a países como Chile (8.5%), Perú (5.6%), México (5.3%) y Brasil (3.8%).

Otras cifras significativas son: El nivel más bajo de la inflación en la región (1.94%), seguido de Chile, Perú y México. La segunda mayor reducción de la pobreza entre 2010 y 2012 en América Latina, según el Banco Mundial, y la mayor reducción de la desigualdad en el mismo período. Esto significa que el coeficiente Gini de Colombia disminuyó más. El país que una vez fue clasificado como el segundo país más desigual de América Central y América del Sur, después de Haití, en los últimos años ha mejorado significativamente el lugar que ocupaba. El " índice de miseria " (inflación + desempleo) se sitúa en niveles históricamente bajos, medidos desde 1975, siendo el más alto en 1990 cuando llegaba al 43%.

La comunidad internacional también ha cambiado su percepción de la economía colombiana. En el año 2013, Colombia fue aceptada como miembro de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), una organización que agrupa a países que proporcionaban al mundo el 70% del mercado mundial y representaban el 80% del PNB mundial en 2007. Adicionalmente, las principales agencias de calificación mundial han planteado la mejora de calificación crediticia del país en el año 2013.

Esto se ve reflejado también en el crecimiento de la inversión extranjera, la cual ha crecido sostenidamente desde 1999, con 14.2% del PIB, hasta llegar al 28% del PIB en 2012 y 28.4% al finalizar 2013-3T. Según la Comisión Económica para América Latina (CEPAL por sus siglas en español) en 2012 Colombia fue el tercer país de la región que recibió la inversión más extranjera directa con Estados Unidos por \$15.823 millones, superando a México, por detrás de Brasil y Chile.

Gracias a la nueva política de vivienda y de infraestructura que el gobierno está poniendo en marcha, se espera que el crecimiento del PIB para alcanzar entre 5.0% y 5.3% en los próximos años y disminuir el desempleo a tasas entre 7.6% y 8.0%.

La ANI participa activamente en estos indicadores. El impacto en la economía del país que tiene el programa de inversiones de la entidad va a ser enorme. El Departamento de Planeación Nacional (DNP) estima que las inversiones en la construcción de las

concesiones de cuarta generación van a tener un impacto marginal de 1.5% del PIB en los años 2015-2019. Si el país iba a crecer al 4.5% al año, lo podrá hacer en la segunda mitad de esta década al 6%. El impacto en el empleo va a ser igualmente importante. DNP estima que se generarán entre 180 mil y 450 mil empleos durante el periodo de construcción. Así mismo los beneficios en el largo plazo van a ser aún mayores. En promedio, los tiempos de viaje por estas carreteras se van a reducir entre el 25 y 30%, mientras que los costos de transporte caerán entre un 15 y 20%. Según el DNP, el crecimiento potencial de la economía en el largo plazo aumentará de 4.6% a 5.3%.

Para este programa el Gobierno Nacional aporta más de \$60 billones entre los años 2015 y 2040. Estas contribuciones representan cerca de la mitad de los ingresos de las futuras concesiones. Es el compromiso presupuestal más importante en la historia del país. Pero se compensa parcialmente por mayor recaudo de impuestos, producto de la mayor actividad económica, y se logra la meta de mayor crecimiento económico, empleo y competitividad.

Los generadores de carga, transportadores y vehículos particulares contribuyen a través de los peajes, los cuales representan un poco más de la mitad de los ingresos de las futuras concesiones. Pero ganan tiempo y ahorran en costo de transporte. En promedio, los ahorros representan tres veces más de lo que aumentan los peajes.

Los municipios por donde se van a construir las vías deben apoyar en la adquisición de predios y en las modificaciones que se requieran en los POT. Pero serán beneficiados por mayor recaudo de impuestos de industria y comercio, competitividad y empleo. Estamos trabajando con el SENA para desarrollar programas de capacitación, municipio por municipio, en los oficios requeridos por las nuevas concesiones, con el objetivo de que los nuevos empleos los puedan tener las personas residentes en los municipios por donde van a pasar las vías. Con una generación de entre 180 mil y 450 mil empleos, el programa de Cuarta Generación de Concesiones se convertirá en el mayor programa de empleo en zonas rurales del país.

El sector de la construcción también pone. Debe invertir más de \$10 billones como aporte patrimonial en los nuevos proyectos y asumir los riesgos de sobrecostos en la etapa de construcción. Pero va a tener la mayor oportunidad de negocios en la historia del país. No solo los concesionarios, constructores y firmas de ingeniería e interventoría. También los proveedores de insumos como el asfalto, cemento, agregados, acero y maquinaria.

Finalmente, el sector financiero tendrá que proveer los créditos y pólizas de seguros para desarrollar todo el programa. Los créditos van a superar los \$35 billones. Esta financiación va a cambiar el perfil de riesgos de los bancos y los fondos de pensiones, pero también será su principal fuente de crecimiento en los próximos 5 años.

## 2. Marco Institucional

Para desarrollar las actividades previstas en el Plan de Desarrollo el Gobierno encaminó sus acciones al mejoramiento de las condiciones generales de infraestructura. Los aspectos principales desarrollados se enmarcan dentro de los siguientes puntos:

- Comisión de Infraestructura: mediante decreto 2306 del 8 de noviembre de 2012 se conformó la Comisión de Infraestructura con la finalidad de articular los órganos públicos que tengan dentro de sus funciones la estructuración, financiación, contratación y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte en el país y coordinar la ejecución eficiente de los proyectos. A esta entidad asisten los siguientes funcionarios:
  - Ministro del Interior
  - Ministro de Hacienda y Crédito Público
  - Ministro de Minas y Energía
  - Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible
  - Ministro de Transporte, quien la preside
  - Director del Departamento Nacional de Planeación
  - Alto Consejero para el Buen Gobierno
  - Alto Consejero para la Gestión Pública
  
- Se expidió el Conpes 3762 “*Lineamientos De Política Para El Desarrollo de proyectos de Interés Nacional y Estratégicos - PINES*” el cual establece los lineamientos de política para la identificación y priorización de proyectos en infraestructura, hidrocarburos, minería y energía considerados como de interés nacional y estratégicos - PINES y define aspectos relevantes a resolver relacionados con los trámites y procedimientos requeridos para formular y ejecutar dichos proyectos. En línea con las funciones de la Comisión de Infraestructura, será ésta la que haga los seguimientos a los proyectos definidos según la metodología establecida para el efecto.
  
- Se expidió la Ley 1682 del 22 de noviembre de 2013, por la cual se pretende construir un marco normativo para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte, que brinde las herramientas al sector para superar el atraso que el país presenta en infraestructura de transporte, y que permita, facilite y viabilice construir y mantener una red de transporte moderna y eficiente para el país. Los aspectos principales que desarrolla esta ley son los siguientes:
  - Estructura una fórmula para terminaciones anticipadas,
  - Define reglas especiales en materia arbitral,
  - Facilita la disponibilidad predial: entregas anticipadas administrativa,
  - Posibilidad de adelantar avalúos prediales con privados o públicos (IGAC),
  - Saneamiento de compra de inmuebles a favor del Estado,
  - Metodología unificada y estándares para avalúos (por IGAC),

- Establece reglas claras y unificadas para proyectos de infraestructura de transporte (ej. Términos de Referencia del sector) ,
- Clarificación de proyectos de infraestructura de transporte que no requieren licencia ambiental o modificaciones (ej. Proyectos mantenimiento, rehabilitación, mejoramiento, obras menores),
- Promueve trámites expeditos (ej. inclusión de nuevas fuentes de materiales, obras emergencia),
- No se contratarán proyectos sin consulta previa a partir del 2017,
- El cambio y traslado de redes de servicios públicos domiciliarios lo asume el sector transporte de acuerdo a unas reglas y condiciones, salvo 3 excepciones:
  - Existencia permiso condicionado o autorización,
  - Exista un acuerdo vigente,
  - La red o activo se haya instalado en faja retiro con posterioridad promulgación Ley 1228 de 2008,
- Se promueve la información sobre proyectos de infraestructura de transporte a la autoridad minera: planeación, coordinación (evitar superposiciones)
- Restringe zonas de Minería: identificación fuentes de materiales
- Venta de materiales a precios normalizados de la zona,
- Se otorgan autorizaciones temporales para explotación materiales para proyectos infraestructura
- Se prohíbe otorgar títulos mineros en fajas de retiro de proyectos de infraestructura,

Hay otros aspectos igualmente significativos expedidos en esta ley que facilitan actividades de coordinación y desarrollo en el sector transporte, de tipo estructural, como son:

- Corredores logísticos estratégicos: restricciones a la carga,
- Competencia de la Policía de Carreteras sobre las fajas de retiro,
- Derecho preferencia de acceso a puertos para hidrocarburos del Estado
- Criterios sobre proyectos de la Nación que requieran intervención urbana o rural,
- Creación de la Comisión Regulación del sector transporte,
- Creación de la Unidad de Planeación del sector transporte,

### 3. Estructuración y Gestión de Proyectos

Teniendo en cuenta la nueva estructura de la entidad y la necesidad de obrar bajo el esquema de equipos de trabajo, la Vicepresidencia de Gestión Contractual estableció como política la formulación de los **Planes de Regularización** para cada una de las concesiones. Con base en los planes se establecen soluciones a cada problemática y nuevas oportunidades que generen valor a las actividades de supervisión realizadas por cada equipo. Cada Plan de regularización de cada concesión estableció como mínimo las siguientes directrices:

<b>Problemáticas / Oportunidades</b>	<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Responsable</b>
Señalar la problemática u oportunidad existente en la ejecución contractual que amenace o facilite su desarrollo normal.	Determinar la (s) acción (es) a ejecutar para solucionar o atender la problemática u oportunidad identificada.	Fecha en que va a quedar ejecutada la acción.	Encargado de ejecutar la (s) acción (es): Supervisor, Grupo Financiero, Grupo Jurídico (contractual y/o defensa judicial), Grupo Predial y Socio - Ambiental.

Para la entidad el producto principal es el Contrato de Concesión, y dentro de las actividades de Gestión Contractual se ha propuesto las siguientes metas:

- Hacer cumplir el contrato de concesión en todas sus dimensiones técnica, jurídica, financiera, predial, socio-ambiental, entre otras.
- Regularizar el contrato de concesión: Dada la actual coyuntura de la entidad, el equipo buscó la regularización o normalización del contrato de concesión, entendiéndose esto como la identificación y solución de los problemas que amenazan actualmente la ejecución del contrato, especialmente aquellos relacionados con las auditorías de la Contraloría General de la República.
- Recuperar la experiencia adquirida en la gestión de proyectos (Gestión del Conocimiento).

El avance en cada modo se relaciona a continuación.

#### 3.1. Modo Carretero

El modo carretero es el más representativo para la entidad, especialmente por el monto de inversiones a realizar, lo cual contribuirá al mejoramiento de la economía del país y el aumento en la oferta laboral.

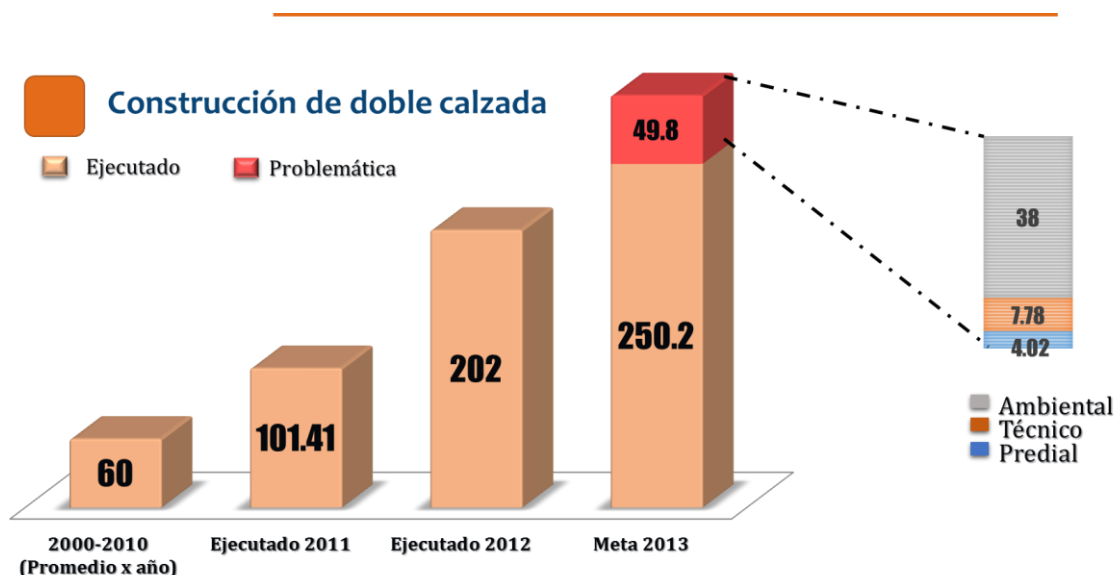


### 3.1.1 Seguimiento metas modo carretero

El modo vial ha generado importantes avances en este periodo. La variación en inversión vial durante el periodo 2012-2013 fue del 5.3%, variando significativamente en el tercer trimestre al crecer 11.6%.

En los avances físicos, se llegó a un ritmo de ejecución importante en la construcción de dobles calzadas, al llegar a 250.2 km en la vigencia 2013, para completar un total de 1,298.11 km en las concesiones viales. Las concesiones que contribuyeron a la meta son las siguientes:

- Ruta del Sol: 165 km
- Ruta Caribe: 40 km
- Bosa Granada Girardot: 15 km
- Vía al Mar: 9.37 km
- Malla Vial del Valle: 8.5 km



Las principales problemáticas en esta meta fueron las siguientes:

- **Ruta del Sol sector 2**  
El 5 de abril de 2013, se firmó entre las partes ANI y concesionario, otro si N°2, donde se ampliaron los plazos máximos para el inicio de la operación las de las dobles calzadas (Segunda Calzada + Existente) en los tramos 1 (Puerto Salgar - Caño Alegre) y tramo 5 (San Alberto-Aguachica), inicialmente estaban programadas para el 5 de abril de 2013, quedando ahora para el 31 de enero de 2014. Por lo anterior se afectó la meta programada de 2013.
- **Ruta del Sol sector 1**  
El no cumplimiento de la meta se debió principalmente a las siguientes razones:

1. Problemas de suministro de cemento asfáltico por parte de Shell y el tiempo para encontrar otra empresa que les suministrara y que cumpliera con las especificaciones técnicas.
  2. La falta de suministro de cemento asfáltico por casi tres semanas del mes de noviembre de 2013.
  3. Las lluvias presentadas en la zona durante los últimos meses de 2013 retardaron el proceso de instalación de mezcla asfáltica
- **Ruta del Sol Sector 3**  
La meta de construcción de la doble calzada se realizó estimando que la licencia ambiental de los Tramos 5, 6 y 7 "El Carmen de Bolívar- Bosconia" (localizado en jurisdicción de los municipios de El Carmen de Bolívar y Zambrano, en el departamento de Bolívar, Plato, Nueva Granada y Ariguani, en el departamento de Magdalena, y Bosconia, en el departamento de Cesar) salieran en marzo del presente año, pero el recurso de reposición salió con fecha 30 de agosto de 2013, a pesar de las gestiones adelantadas por la ANI ante ANLA, generando un atraso en la gestión predial y en la construcción de la segunda calzada; actualmente se avanza en las actividades preliminares y se esperan que queden 10 km a nivel de base.
  - **Briceño- Tunja -Sogamoso**  
Se presenta inconvenientes en la adquisición predial en el tramo del paso de Paipa que afectan la construcción de 1.7 km y en el trayecto 2 Tocancipá- Gachancipá, también existió inconveniente con un predio en expropiación en el Pilar de los Arcángeles que afecta 300 metros, en este mismo tramo se presenta un atraso en la construcción de 1.1 km.
  - **Cartagena- Barranquilla**  
En el tramo 4 Puerto Velero-Puerto Colombia, actualmente estas obras están paralizadas hasta que se reciba Respuesta de la ANLA, a la problemática del "ojo de agua" ubicado en el PR87+900, para la continuación de la construcción de la doble calzada del tramo 4- Se requiere estudios detallados de este acuífero. El cual fue realizado por el concesionario y radicado ante la ANLA el 1 de noviembre de 2013, con número de radicado 4120-E1-47947.
  - **Siberia la Punta- el Vino**  
De la meta planteada inicialmente de 7.1 km se presenta inconvenientes de expropiación con los predios en el tramo 3 Chuscal - La Vega, que afectan aproximadamente 0.9 km de construcción de segunda calzada.
  - **Bosa- Granada- Girardot**  
Para la terminación de la construcción de la segunda calzada, hace falta 41 predios que equivalen a 1.4 km en la zona de San Raimundo y el predio de los Williamson que afectan aproximadamente 4 km , Se continúan con los comités de seguimiento predial para continuar con las negociaciones de estos predios.

Así mismo en las demás concesiones se resaltan los siguientes hechos:

Primer trimestre:

- Se finalizó Doble calzada Puerto Salgar - Caño Alegre (Cundinamarca),
- Se finalizó Doble calzada Cartagena - Marahuaco (Bolívar),
- Se realizó la Inauguración intersección Circasia (Quindío),
- Se rehabilitó la vía Dindal - Caparrapí (Cundinamarca),
- Variante Oriental Pasto (22 km), 7 puentes vehiculares y 1.7 km Túnel (Nariño) y CCO Túnel de Daza,
- Rehabilitación 40km Lomas Aisladas -El Tigre (Antioquia),
- Mejoramiento Turbo -Necoclí (Antioquia),

#### Segundo trimestre:

- Se suscribió convenio entre la ANI y el Fondo de Adaptación para la atención de puntos críticos en la vía Cúcuta -Pamplona (Norte de Santander),
- Se despeja solución Tramo 1, Ruta del Sol 1 (Cundinamarca), al obtenerse el resultado de los expertos técnicos contratados para definir la situación de este tramo,
- Rehabilitación 30 km Montería -Puerto Rey (Cordoba),
- Construcción 5 puentes vehiculares Bogotá -Villeta, incluido Puente El Rosal,
- Inicio obra variante Oriental Sincelejo (Sucre) en la concesión Córdoba - Sucre,
- Inauguración 10.2 km segunda calzada Cúcuta -Pamplona (Norte de Santander),
- Puesta al servicio puente Lorica (Córdoba),
- Construcción obras mitigación, sector Teherán y puente quebrada seca (Santander),

#### Tercer trimestre:

- Junto con el MT se entrega escuela para 133 alumnos en Restrepo (Valle del Cauca),
- Entrega de 67 km Ruta del Sol 2 (Cesar),
- Finalización del puente vehicular Sevilla (Magdalena) en Ruta del Sol 3, y del CCO en Bosconia,
- Entrega del CCO en Transversal de Las Américas,
- Laudo favorable en pleito con concesionaria auto llanos,
- Acuerdo ANI y Devimed para terminar DC Santuario - Marinilla e intervención puntos críticos Santuario-Caño Alegre (Antioquia),
- Puente SAO, Barranquilla (Atlántico),
- Inauguración de 4 puentes vehiculares en la Mojana (Sucre),
- Variante Teletón,
- Terminación calzada exclusiva Transmilenio (Soacha), y prestación de servicio en 3.8 km de dicha troncal,
- Conciliación con el concesionario San Simón (Área Metropolitana de Cúcuta) por ejecución de obras civiles y diferenciales tarifarios.

### 3.1.2 Nuevos proyectos modo carretero

Al inicio del Gobierno la entidad contaba con 25 concesiones viales, con longitud de 5,176 km origen-destino, y 1,050 km de doble calzada construidos. La Cuarta Generación consiste en 40 proyectos más, con el objetivo de transformar 8.000 kms, incluyendo 1.200 kms de vías actualmente concesionadas, que requieren ampliación o

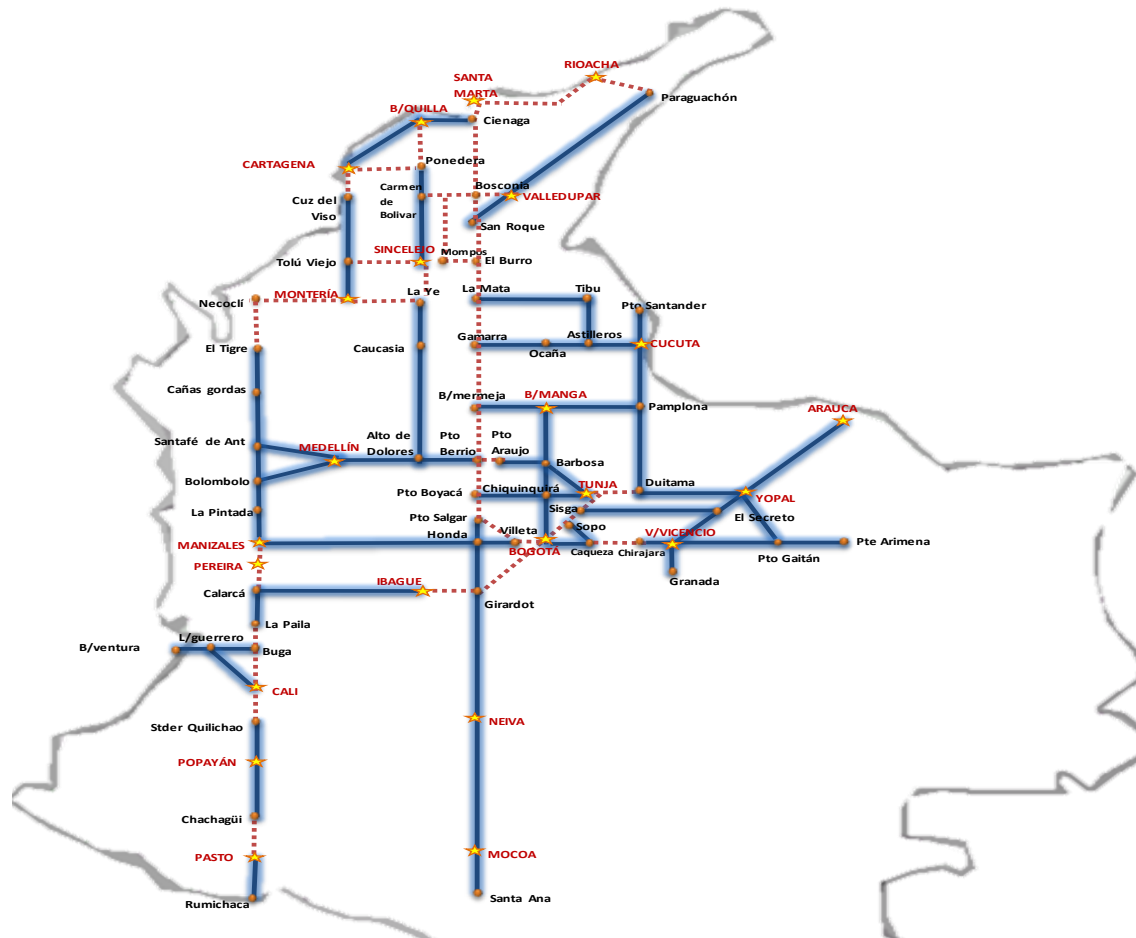
mejoramiento. Así se asegura que los 12 mil km más importantes para la economía del país estén en condiciones competitivas.

Los proyectos van a tener un periodo constructivo menor al del pasado, como resultado de las inversiones en estudios en la fase de estructuración. Mientras que las concesiones en el pasado se demoraron 10 años en construirse, las concesiones 4G tienen un plazo de construcción de 5 años. Por lo tanto, para el final de esta década se habrán terminado las obras. De los 12 mil kilómetros, se tendrán cerca de 3.500 kms de dobles calzadas en los tramos de mayor tráfico, comparados con los 1.100 kms que tenemos actualmente. Los nuevos diseños tienen curvas más amplias y menores pendientes -dos de las características que dificultan y encarecen el rodamiento-, utilizando viaductos y túneles, lo que permitirá que las tractomulas puedan mantener una velocidad de 80 km/hora en casi todos los trayectos. Las vías serán más seguras, tanto para los vehículos como para los peatones. Los diseños se hicieron pensando en la gente, con variantes en las poblaciones, puentes peatonales, bermas más amplias y ciclo rutas.

La gestión y desarrollo de proyectos involucran actividades de largo plazo y evaluaciones entre las instituciones involucradas con el fin de obtener un excelente producto a desarrollar por la entidad. En esta medida la entidad ha reforzado sus actividades de coordinación y seguimiento a los proyectos vigentes, a la vez que se trabajó en definir la mejor manera para la estructuración de proyectos.

El Programa 4G aprobado mediante Conpes 3760 permitirá contar con más de 8.000 km origen - destino, la cuales incluyen más de 1.370 km en doble calzada. Dentro de otro tipo de infraestructura se tiene previsto contar con 141 túneles con una longitud agregada de 125 km, y 1,300 viaductos con una longitud agregada de 146 km.

## Programa Cuarta Generación de Concesiones Viales



Los proyectos a desarrollar según este documento son:

Troncal de Occidente
Rumichaca - Pasto
Chachagüí - Popayán
Popayán - Santander de Quilichao
La Virginia y La Manuela - La Pintada (Autopista Conexión Pacífico 3)
Bolombolo - La Pintada - Primavera (Autopista Conexión Pacífico 2)
Túnel de Occidente y Bolombolo - Cañasgordas (Autopista al Mar 1)
Cañasgordas - El Tigre (Autopista al Mar 2)

Troncal Medellín - Barranquilla
Don Matías - Caucasia

Transversal Occidente Magdalena
Manizales - Mariquita
Honda - Villeta (VT)
Bolombolo - Camilo Cé - Ancón Sur (Autopistas Conexión Pacífico 1)
Porcesito - San Jose del Nus - Alto de Dolores (Autopista al Río Magdalena 1)
Remedios - Alto de Dolores - Puerto Berrío - Conexión RDS2 (Autopista al Río Magdalena 2)

Transversal del Caribe
Cereté - Lorica - Tolviejo - Cruz del Viso
Cartagena - Barranquilla; Circunvalar de la Prosperidad (VT)
Barranquilla - Santa Marta

Remedios - Zaragoza - Caucasia (Autopista Conexión Norte)
Caucasia - Planeta Rica - La Ye
Ciénaga de Oro - La Ye; Sahagún - Sampues; Corozal - Puerta de Hierro; Cruz del Viso - Arjona
Puerta de Hierro - Carreto - Palmar de Varela; Carreto - Cruz del Viso

<b>Troncal del Magdalena</b>
Santana - Mocoa - Neiva
Neiva - Girardot
Girardot - Honda - Puerto Salgar (VT)

<b>Troncal Cordillera Oriental</b>
Bogotá - Bucaramanga
Bucaramanga - Pamplona
Pamplona - Cúcuta - Frontera con Venezuela
Duitama - Pamplona

<b>Transversal Buenaventura - Bogotá</b>
Buenaventura - Buga
Loboguerrero - Mulaló (VT)
La Paila - Cajamarca
Túnel N° 2 de la Línea
Cajamarca - Ibagué

<b>Transversal Magdalena - Cordillera Oriental</b>
Puerto Boyacá - Chiquinquirá - Tunja
Puerto Araujo - Barbosa - Tunja
Yondó - Barrancabermeja - Bucaramanga
Gamarra - Ocaña
Ocaña - Cúcuta
La Mata - Convención - Tibú
San Roque - Paraguachón

<b>Transversal Cordillera Oriental- Llanos Orientales</b>
Bogotá - Villavicencio (Sector 1)
Bogotá - Villavicencio (Sector 3)
Perimetral de Oriente
Malla vial del Meta
Sisga - El Secreto
Villavicencio - Yopal
Yopal- Arauca
Sogamoso - Aguazul - Puerto Gaitán

Este documento fue ratificado y complementado por los Conpes 3761 - Proyectos Pioneros, el cual incluye las 4 victorias tempranas marcadas en el cuadro superior (VT), y el Conpes 3770 - Autopistas de La Prosperidad el cual incluye los 4 corredores prioritarios a desarrollar bajo este programa.

Como parte de los resultados de la estructuración en el modo se realizaron las siguientes gestiones:

- Definición de Techo Fiscal para APP: de acuerdo con lo establecido en la Ley 1508 de 2012, en conjunto con el Ministerio de Hacienda y DNP se estableció el techo para los proyectos APP a desarrollar bajo dicha Ley, y dentro de esto se estableció un techo para los proyectos de APP
- Dentro de los objetivos principales en la estructuración se quería desarrollar un contrato estándar para todos los proyectos que la entidad fuera a licitar. Lo anterior con el fin de ser homogéneos en las reglas de juego a los concesionarios. Luego de mesas de trabajo y comentarios recibidos por parte de diferentes gremios y público en general, se dio a conocer la versión con la cual se realizarían los procesos licitatorios. Esta versión ha sido utilizada para los 9 proyectos en proceso de licitación actualmente abiertos.
- Proyectos APP adjudicados: en el año 2013 se realizó la adjudicación de las concesiones viales Buga - Loboguerrero (31-may-13) y Zipaquirá - Palenque (8-nov-13), por un plazo de tres años para la construcción, rehabilitación, mantenimiento y

operación de la infraestructura vial. Estos tramos se encuentran incluidos dentro de los proyectos estructurados por la entidad

- Se realizó la socialización de 22 proyectos de APP vial en las regiones en las cuales se impactarán dichas vías,
- Así mismo, dentro de estas vías se instalarán 7 nuevos peajes los cuales fueron debidamente socializados en las regiones,

Como parte del proceso licitatorio se encuentra la etapa de precalificación, la cual fue de amplia acogida por los diferentes interesados (constructores, financiadores, operadores, sector financiero) tanto a nivel nacional como internacional; una muestra de esto se refleja en la composición de los participantes:

- 18 procesos de precalificación abiertos
- Empresas de 15 países
- Promedio de 18 propuestas por proceso
- 9 proyectos iniciaron proceso de licitación
- 9 proyectos tienen lista conformada

Lo anterior muestra que el mecanismo ha atraído importantes actores a nivel mundial atraídos por el tipo de programa, las especificaciones técnicas y el monto de inversión a realizar en estos corredores.

Adicionalmente el proyecto Autopistas a La Montaña recibió el premio al mejor proyecto de APP por parte de la revista *World Finance*.

### 3.2. Modo Férreo

El río Magdalena y el ferrocarril fueron determinantes en el desarrollo económico de nuestro país en los primeros 150 años de nuestra historia. Son los corredores arteriales lógicos para unir las regiones costeras con el interior. Sin embargo, la mala gestión de las entidades públicas responsables derivó en un abandono gradual de estas importantes infraestructuras. En este gobierno se tomó la decisión de revivirlas para acelerar la competitividad del país.

Los siguientes son puntos relevantes en la gestión de la entidad:

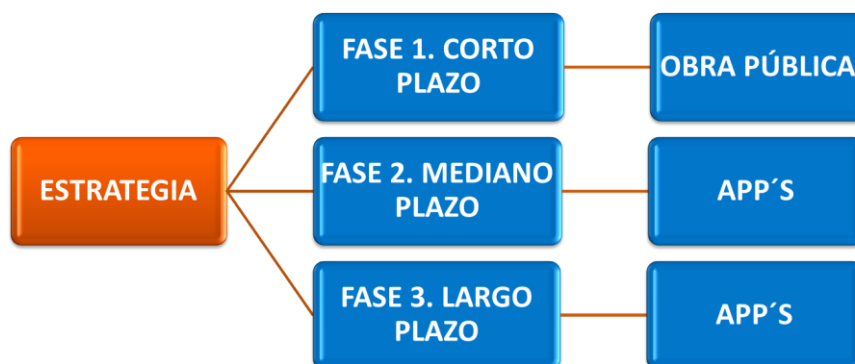
- Red férrea total: 3,300 km,
- Red férrea inactiva: 1510 km,
- Red férrea operable: 1045\* km,
- Red férrea en operación: 799\* km,
- Dos concesiones férreas vigentes,
- Dos líneas privadas,
- Red férrea desarticulada con los centros de carga y los demás modos de transporte,
- 74 MTA transportadas en 2012,
- Corredores en trocha angosta

#### Red Férrea Nacional (a 30-jun-13)





Para promover el desarrollo de este programa, la entidad desarrolló una estrategia ferroviaria dividida en las siguientes fases:



### 3.2.1 Fase 1

Para rehabilitar y mantener las vías actualmente a cargo de la ANI, en especial recuperar la afectación por la Ola Invernal de 2010, se realizaron dos procesos licitatorios en los siguientes tramos:

Bogotá - Belencito	317 km
	72 Puntos Críticos
Dorada - Chiriguaná	558 km
	50 Puntos Críticos

Estos proyectos de APP fueron adjudicados el 25 de septiembre de 2013 a dos consorcios integrados por las siguientes firmas:

Corredor	Adjudicatario	Valor	Integrantes
Bogotá - Belencito	Consortio Dracol Líneas Férreas	\$ 90,836 mill	Dragados IB Sucursal Colombia
			Vías y Construcciones S.A.
			Constructora Colpatria S.A.
Dorada - Chiriguaná	Unión Temporal Ferroviaria Central	\$ 86,419 mill	Construcciones Rubau S.A. Sucursal Colombia
			Sonacol S.A.S.
			RAHS Ingeniería S.A.
			Ferroviaria Oriental S.A.

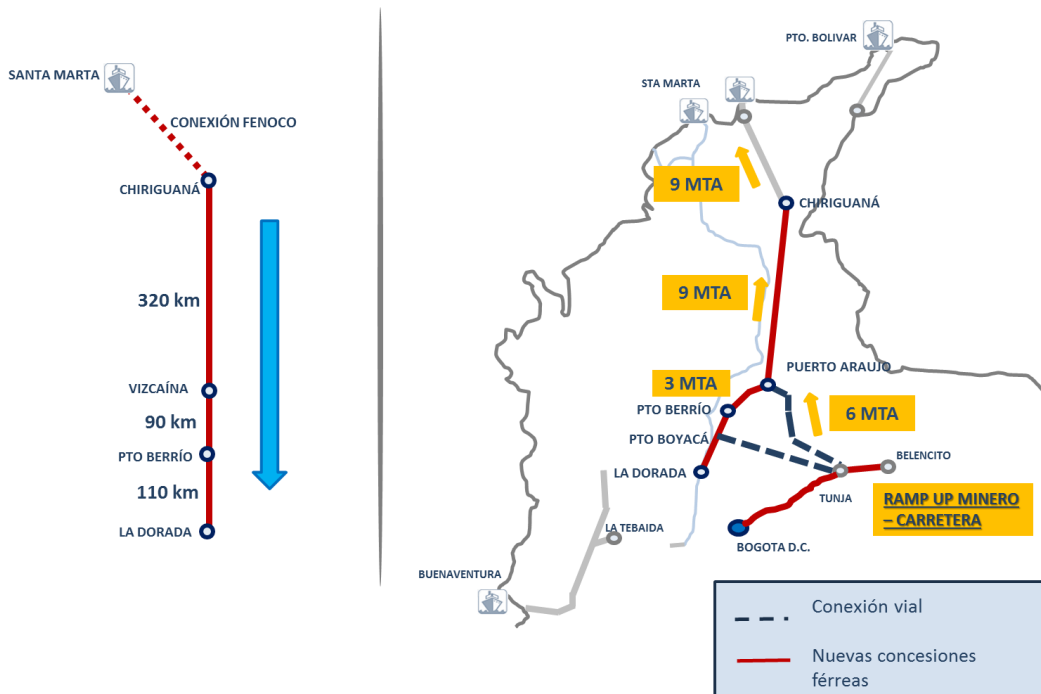
Estos contratos tendrán una duración de 24 meses, plazo en el cual se tiene previsto tener desarrollada la Fase 2 de la estrategia.

### 3.2.2 Fase 2

En una segunda etapa vamos a tener Asociaciones Público - Privadas en estos mismos corredores, con el objetivo de invertir en el mejoramiento de las ferrovías, para aumentar la velocidad de los trenes y su capacidad de carga. La entidad ha recibido Iniciativas Privadas sobre este corredor, las cuales se encuentran en evaluación. Las siguientes son las propuestas recibidas y su estado actual

Objeto del Proyecto	Estado
Quebrada El Doctor - Mamatoco	En etapa de Factibilidad
Bogotá (La Caro) - Belencito	En etapa de Factibilidad
"Construcción La Tebaida - Buenos Aires - La Dorada Rehabilitación Dorada - Chiriguana Construcción Chiriguana - Barranquilla"	En etapa de Factibilidad
Bogotá (Estación de la Sabana) - Soacha	En etapa de Factibilidad
Bogotá (Estación de la Sabana) - Facatativá	En etapa de Factibilidad
Tramo 1: km5 - calle 183	En estudio de Prefactibilidad
Tramo 2: calle 183 - Zipaquirá	En estudio de Prefactibilidad
Armenia - Cajamarca	En estudio de Prefactibilidad
Belencito - Vizcaína - Chiriguana	En estudio de Prefactibilidad

Con la definición de estas iniciativas privadas se espera llegar a consolidar el corredor central, de modo que se pueda desarrollar la salida de carga del centro del país, en especial el carbón, a la costa atlántica.



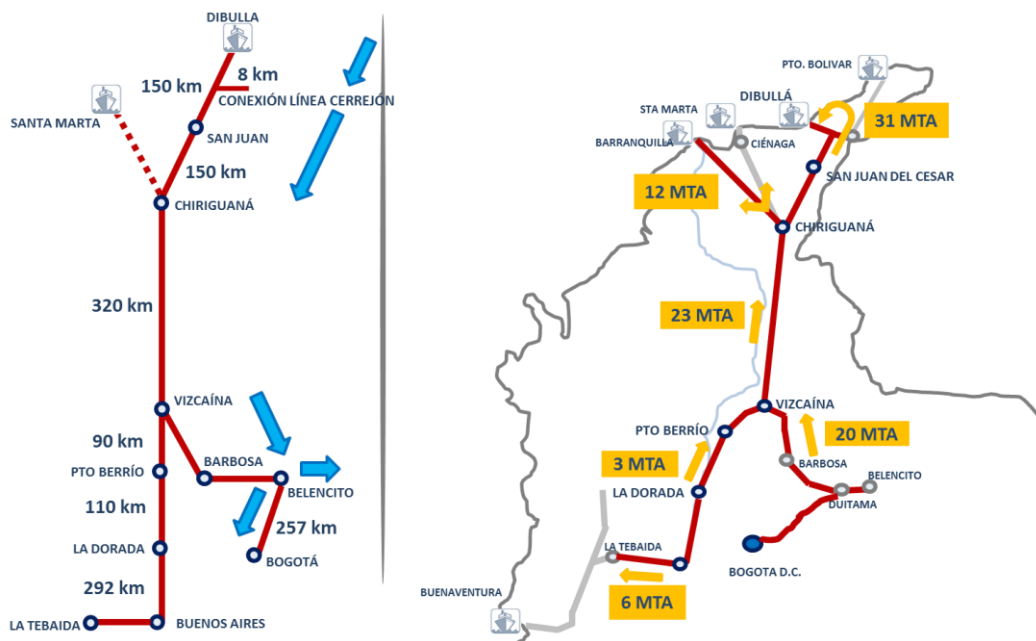
En el momento se han aprobado las siguientes propuestas presentadas:

- Pre factibilidad de SOFCA, MARIVERDO y SPS
- Pre factibilidad Ferrocarril del Carare (Belencito -Barrancabermeja) y Chiriguana - Dibulla, Túnel Armenia -Cajamarca .

### 3.2.3 Fase 3

En la tercera etapa se tiene previsto realizar la integración de los corredores férreos entre sí, de modo que exista comunicación de carga entre ambos océanos, así como el desarrollo de otras salidas alternas del carbón a los puertos del atlántico. Para esto será necesaria la construcción de nuevos corredores. Como se indicó previamente, ya hay propuestas del sector privado para construir el Ferrocarril de Carare, entre Belencito y Barrancabermeja, y para construir unos grandes túneles entre Ibagué y Armenia que permitan conectar las vías férreas del valle del Magdalena con las del Valle del Cauca.

El esquema de desarrollo de estos proyectos se presenta en la siguiente gráfica.



Una vez finalizadas las obras en las vías férreas y en el río Magdalena, será posible reducir drásticamente el costo de transporte en estos recorridos. Por ejemplo, el costo de transportar un contenedor de Bogotá a la costa Caribe se reducirá de US\$ 2.500 que cuesta hoy en día a US\$ 1.500.

### 3.2.4 Seguimiento metas modo férreo

Las metas establecidas en SISMEG corresponden al transporte de carbón en el corredor concesionado. Los volúmenes transportados son los siguientes:

Año	2011	2012	2013
Millones Toneladas Transportadas	39.41	42.10	43.64
Variación		6.8%	3.7%

### 3.2.5 Seguimiento metas modo férreo

Por otra parte, los principales resultados en este modo son los siguientes:

- Se realizó conciliación al Tribunal de Arbitramento entre Fenoco y la ANI. Esto resultó en un pago a favor por USD11 millones.
- Terminación de obras puente río frío en el Tramo Carbonero -Chiriguaná.
- Entrega 2 Locomotoras a la concesión Red Férrea del Pacífico para apoyar la movilización de trenes de carga en los tramos de montaña que cruzan la cordillera oriental buscando el Valle del río Cauca.
- Aprobación Licencia Ambiental Construcción Segunda Línea Fenoco Sector Loma Colorada -Algarrobo. Adjudicación consultoría diseños corredor férreo, entre Buga - Buenaventura.
- Se encuentra en curso proceso de conciliación con Tren de Occidente, en relación a la obligación de ejecución de obra física.

### **3.3. Modo Portuario**

#### **3.3.1 Seguimiento metas modo portuario**

El modo portuario continuó la dinámica de crecimiento en sus actividades, realizando inversiones superiores a USD403 millones. Los principales hitos de estos proyectos fueron los siguientes:

- Puesta al servicio canal de acceso Sociedad portuaria Buenaventura,
- Otorgada concesión Ecopetrol (Tumaco),
- Otorgada concesión Pestolú (Coveñas),
- Pre aprobación solicitud portuaria Ecopuerto(Cartagena),
- Entrada en operación Sociedad Portuaria Puerto Nuevo (Ciénaga) - Capacidad almacenamiento 1 millón de toneladas de carbón,
- Terminación bodega E, sociedad portuaria de Buenaventura, con capacidad de 45.000 toneladas de almacenamiento para gráneles sólidos,
- Pre aprobación de 2 solicitudes portuarias: Edurbe (Terminal cruceros, Cartagena) y Vanoil (Cartagena),
- Laudo favorable en pleito con puerto CEMAS,
- Otorgada concesión Cocoliso Alcatraz (Cartagena),
- Pre aprobación 3 solicitudes portuarias Puerto de Gas licuado (Coveñas), Atunamar (Cartagena), CCX (Dibulla),
- Inicio Construcción sistema de cargue directo, Sociedad portuaria Rio Córdoba (Ciénaga),
- Terminación canal de acceso de aguadulce dragado a 12.5 m (Buenaventura),

### 3.4. Modo Aeroportuario

El año 2013 se caracterizó por la realización de actividades requeridas para el recibo de la supervisión de los contratos de concesión que la Aeronáutica Civil tiene bajo su administración. Estos contratos de concesión son:

Concesión	Aeropuerto	Ciudad
OPAIN	El Dorado	Bogotá
CODAD	El Dorado Segunda Pista	Bogotá
San Andrés y Providencia	Gustavo Rojas Pinilla El Embrujo	San Andrés Providencia
Cartagena	Rafael Núñez	Cartagena
Nororiente	Simón Bolívar Palonegro Yarigüies Camilo Daza Almirante Padilla Alfonso López Pumarejo	Santa Marta Bucaramanga Barrancabermeja Cúcuta Riohacha Valledupar
Centro Norte	El Caraño Las Brujas Antonio Roldán Betancourt Los Garzones Olaya Herrera Jose María Córdova	Quibdó Corozal Carepa Montería Medellín Rionegro
Cali	Alfonso Bonilla Aragón	Cali

La subrogación de estos aeropuertos se realizó durante todo el año 2013 y a 31 de diciembre ya se encontraban bajo la supervisión de la ANI.

#### 3.4.1 Nuevos proyectos modo aeroportuario

Los próximos aeropuertos a ser entregados en concesión son los aeropuertos de Barranquilla, Neiva, Popayán y Armenia, en dos paquetes diferentes. Del proceso de precalificación se seleccionaron 10 consorcios con proponentes de Colombia, España, México y Uruguay.

## **4. Gestión Institucional**

En conjunto con las actividades misionales, la entidad ha realizado importantes cambios en la entidad, a fin del mejoramiento de aspectos administrativos y operativos, en pos de un mejor clima laboral. Estos son los principales avances:

### **4.1. Misional**

Estos se refieren a las acciones realizadas en las áreas misionales de la entidad, relacionadas a la gestión de los proyectos a su cargo. Los principales aspectos son los siguientes:

#### **4.1.1 Concurso de Interventorías**

Conscientes del advenimiento de los procesos de infraestructura que se ejecutarán en el curso de los próximos años y teniendo en cuenta la escasa presencia en los procesos asociados a la evaluación y verificación de las tareas que le son inherentes contractualmente a las interventorías, se desarrolló un escenario que permita contribuir a la incorporación de las interventorías a los fines esenciales de la Agencia, tanto desde la perspectiva de auditoría técnica como de una visión sistémica que permita visualizar dichas interventorías.

#### **4.1.2 Bitácoras de proyectos**

Con el fin de llevar un registro más claro en la estructuración y los diferentes procesos de contratación que la Agencia realice, y que sirva como apoyo en la Gestión del Conocimiento de la entidad, se expidió la Resolución 959 de 2013, por la cual se adopta la metodología de Bitácora de Proyecto, con el fin de generar la trazabilidad de los procesos de Estructuración y/o Contratación y la suscripción de Modificaciones Contractuales de los contratos de concesión y APP, así como los contratos que sean de mayor cuantía.

#### **4.1.3 Manual de Contratación**

Mediante resolución 308 del 27 de marzo de 2013, se adoptó el Manual de Contratación de la Agencia Nacional de Infraestructura, de acuerdo a las necesidades de los proyectos de APP misionales de la entidad, y los demás contratos operacionales.

### **4.2. Administrativos**

Este comprende las actividades realizadas para el desarrollo operativo de la entidad. Dentro de las más significativas se encuentran los relacionados a continuación.

#### **4.2.1 Cambio de sede**

Conscientes de la necesidad de contar con un espacio adecuado para las labores administrativas de los funcionarios, la gestión de archivos, realización de reuniones y presentaciones de la entidad ante los diferentes clientes internos y externos, la entidad realizó el traslado a su nueva sede. La nueva sede se ubica en el Complejo Empresarial Luis Carlos Sarmiento, en la Avenida El Dorado con Calle 54, donde se encuentra otras entidades y empresas importantes como la Agencia Nacional Minera, la Agencia Nacional de Hidrocarburos y la Cámara Colombiana de Infraestructura, entre otros. Este cambio representó una mejora en el clima laboral de los funcionarios, así como una optimización de las labores realizadas.

#### **4.2.1 Estudio de Cargas de Trabajo**

Luego de la implementación de las nuevas estructuras organizacionales y el poblamiento de la planta de personal, la entidad se encontraba pendiente de la aprobación del nuevo decreto de planta de la ANI para el 2013, el cual incorporaba 99 cargos adicionales de planta. Sin embargo, debido a la negación de dicho decreto y al ajuste de las actividades de cargas de trabajo en las diferentes áreas, la entidad se vio en la necesidad de presentar un nuevo estudio de cargas de trabajo ante el Departamento Administrativo de Función Pública, que reflejara los ajustes en las cargas de trabajo de las áreas actuales, así como la necesidad de personal de la entidad en áreas críticas como social, ambiental, predial, gestión aeroportuaria y gestión de los nuevos proyectos de concesión vial. Dicho estudio se realizó con base en información recopilada de los diferentes gerentes de la entidad, y que fue presentado ante el DAFP para su revisión y trámites posteriores.

#### **4.2.2 Adecuación oficinas Ministerio de Transporte y Torre Argos**

De acuerdo con las nuevas cargas de trabajo de las diferentes áreas, los funcionarios y contratistas de la entidad vinculados a la gestión de la entidad no tenían lugares de trabajo, por lo que se acordó con el Ministerio de Transporte la utilización de espacios que tenían disponibles para las Gerencias Férrea, Portuaria, Aeroportuaria y Financiera de la Vicepresidencia de Gestión Contractual.

#### **4.2.3 Política de Desarrollo Administrativo**

Durante el 2013 la entidad realizó diferentes actividades encaminadas al levantamiento de procedimientos en toda la organización. Esto incluyó revisión de la documentación existente, reuniones con las diferentes áreas de la entidad, capacitación de facilitadores de calidad y comunicación en todos los niveles de la importancia de esta labor. Esto se realizó con el Grupo Interno de Planeación y una consultoría de apoyo contratada para este fin.

#### **4.2.4 Gestión de Conocimiento**



Se contrató un consultor que desarrollara la estrategia encaminada a la implementación de la gestión del conocimiento en la entidad, y el desarrollo del esquema para trabajar en unos proyectos piloto que serán desarrolladas por el área de planeación.

#### 4.2.5 Plan de Mejoramiento

El seguimiento al Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) es realizado por la Oficina de Control Interno. A lo largo de la vigencia 2013 se acumularon, en virtud de las distintas auditorías, 505 hallazgos, de los cuales 374 hallazgos correspondían a aquellos que registran vencimiento a 31 de diciembre de 2013 en su plan de mejoramiento. Los restantes 131 se encuentran con vencimientos posteriores al 31 de diciembre de 2013, así:

ÁREA	Total Hallazgos Periodo	Porcentaje de Cumplimiento
Vicepresidencia Administrativa - Planeación	6	85,67%
Vicepresidencia Administrativa y Financiera	9	92,22%
Vicepresidencia Estructuración	2	100,00%
Vicepresidencia Estructuración - Jurídico	2	100,00%
Vicepresidencia Gestión - Jurídico - Planeación	3	76,85%
Vicepresidencia Gestión - Administrativa	7	83,10%
Vicepresidencia Gestión - Jurídica	95	82,46%
Vicepresidencia Gestión - Planeación	10	88,00%
Vicepresidencia Gestión Contractual	131	79,40%
Vicepresidencia Jurídica	56	75,18%
Vicepresidencia Jurídica - Administrativa	1	83,33%
Vicepresidencia Planeación	42	85,00%
Vicepresidencia Planeación - Administrativa	4	80,00%
Vicepresidencia Planeación - Estructuración	1	66,67%
Vicepresidencia Planeación - Jurídica	5	85,11%
<b>TOTAL HALLAZGOS 31 DE DICIEMBRE</b>	<b>374</b>	<b>81,04%</b>

Para que un plan de mejoramiento sea dado como conforme por parte de la Contraloría General, el porcentaje de avance debe estar por encima del 80% en su cumplimiento general. Como se puede evidenciar la ANI alcanzó para la vigencia 2013, un porcentaje de cumplimiento del 81,04%, lo que se entiende como un plan de mejoramiento CONFORME.