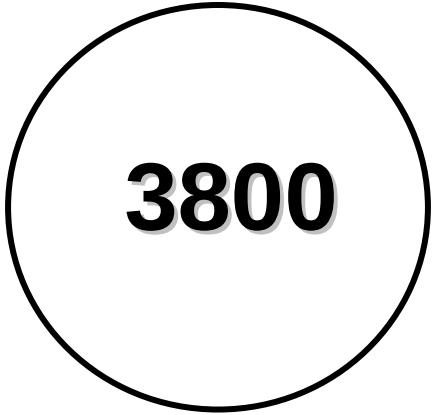


Documento Conpes

**Consejo Nacional de Política Económica y Social
República de Colombia
Departamento Nacional de Planeación**



3800

**MODIFICACIÓN AL DOCUMENTO CONPES 3760:
“PROYECTOS VIALES BAJO EL ESQUEMA DE ASOCIACIONES
PÚBLICO PRIVADAS:
CUARTA GENERACIÓN DE CONCESIONES VIALES”**

**Ministerio de Transporte - ANI
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
DNP: DIFP- OAJ - DIES**

Versión aprobada

Bogotá D.C., 27 de Enero de 2014

TABLA DE CONTENIDO

I.	INTRODUCCIÓN	3
II.	ANTECEDENTES	3
III.	OBJETIVO DEL DOCUMENTO CONPES	4
IV.	JUSTIFICACION DE LA MODIFICACIÓN	4
V.	MODIFICACIONES	5
VI.	RECOMENDACIONES	7

I. INTRODUCCIÓN

Este documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES, la modificación a los lineamientos de política de riesgos en el programa de cuarta generación de concesiones viales incluidos en el documento CONPES 3760 “PROYECTOS VIALES BAJO EL ESQUEMA DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS: CUARTA GENERACIÓN DE CONCESIONES VIALES” del 20 de agosto de 2013.

II. ANTECEDENTES

El Gobierno Nacional en su Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014: Prosperidad para todos, determina la importancia de recuperar la cultura de estructuración de proyectos a través de la realización de mejores estudios de pre-inversión, y de realizar una gestión contractual orientada a los resultados, fortaleciendo la institucionalidad y el marco jurídico de la vinculación de capital privado en el desarrollo y financiación de infraestructura física.

En virtud de lo anterior, el Gobierno Nacional expidió la Ley 1508 de 2012 y los Decretos 1467 de 2012, 100 de 2013 y 1610 de 2013, definiendo las herramientas aplicables al desarrollo de Asociaciones Público Privadas (APP) bajo un nuevo marco normativo estable y claro, rector de los procesos y procedimientos de selección y contratación de inversionistas privados.

Así mismo, en el Documento Bases para el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2010-2014 Prosperidad para Todos, se estableció que el mejoramiento de la capacidad de la infraestructura de transporte es un importante aporte al fortalecimiento de la competitividad y prosperidad, impulsando la consolidación de corredores de transporte que soportan la carga de comercio exterior y que conectan los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos, aeropuertos y puntos fronterizos y garantizan la conectividad regional.

Según el PND, para desarrollar la infraestructura de transporte las grandes estrategias estarán encaminadas a: (1) el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad favoreciendo la intermodalidad, a través de corredores de transporte viales, férreos, marítimos y fluviales; (2) la consolidación de nodos de transferencia competitivos que mejoren las condiciones para el transporte de carga y pasajeros; (3) la promoción de mecanismos alternativos de financiación de infraestructura; y (4) la adaptación de la infraestructura actual y proyectada a los recurrentes impactos ambientales.

Por su parte el CONPES 3760 de agosto de 2013, establece los lineamientos del Programa de concesiones viales de cuarta generación (4G), los cuales buscan el fortalecimiento de la competitividad del país mejorando la capacidad de la infraestructura vial y una adecuada conectividad regional. Los lineamientos se resumen en cuatro componentes principales: estructuración eficaz para la aceleración de la

inversión en infraestructura; procesos de selección que promuevan participación con transparencia; gestión contractual enfocada a resultados; y distribución de riesgos en el programa.

Teniendo en cuenta dichos lineamientos, la Agencia Nacional de Infraestructura estructuró los proyectos que conforman la cuarta generación de concesiones viales.

III. OBJETIVO DEL DOCUMENTO CONPES

El objetivo del presente documento es modificar los lineamientos de política de riesgos en el programa de cuarta generación de concesiones viales incluidos en el documento CONPES 3760 “PROYECTOS VIALES BAJO EL ESQUEMA DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS: CUARTA GENERACIÓN DE CONCESIONES VIALES” del 20 de agosto de 2013.

IV. JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN

Durante los últimos meses, la Agencia Nacional de Infraestructura ha venido adelantando acciones para ejecutar el programa de Cuarta Generación de Concesiones – 4G, en el marco de la Ley 1508 de 2013, sus Decretos reglamentarios, y los lineamientos de política establecidos en el Documento CONPES 3760 de 2013.

En ese sentido, se surtieron los trámites de aprobación de las vigencias futuras, aportes al fondo de contingencias, procesos de precalificación, conformación de la lista definitiva de proponentes, e inicio formal de las licitaciones públicas correspondientes a cada uno de los proyectos a continuación.

Sesión CONFIS	Proyecto	Vigencias Futuras	Pasivos Contingentes
28-ago-13	Girardot - Honda - Puerto Salgar	1.330.348	103.974
28-oct-13	Perimetral del Oriente de Cundinamarca	2.514.013	453.846
	Autopista Conexión Norte	2.316.449	225.458
	Autopista al Río Magdalena 2	2.849.765	256.612
	Autopistas Conexión Pacífico 1	3.117.560	166.969
	Autopista Conexión Pacífico 2	1.347.116	133.434
	Autopista Conexión Pacífico 3	2.371.548	118.268
19-nov-13	Mulaló - Loboguerrero	3.095.158	196.661
	Cartagena - Barranquilla	2.251.448	139.277
	Total	21.193.404	1.794.499

Cifras en millones de pesos de 2012

Luego de la aprobación de los proyectos por parte del CONFIS, en el proceso licitatorio y como producto del proceso de preguntas y respuestas de aclaración a pliegos, han surgido nuevas discusiones con los diferentes actores interesados en el programa, tales como firmas constructoras, precalificados,

bancos, aseguradoras, entre otros, sobre aspectos de la estructuración de los proyectos que impactan la bancabilidad de los mismos, lo que ha llevado a plantear ajustes a las cláusulas contractuales que rigen las condiciones financieras y de asignación de riesgos de los proyectos aprobados por el CONFIS.

En este sentido se hace necesario presentar para aprobación del CONPES la modificación de la estructura de asignación de riesgos para los proyectos de 4G, con el objeto de refrendar las aprobaciones ya obtenidas, evaluar el impacto fiscal que puede tener dicha estructura y aplicar las mismas a los proyectos del programa de cuarta generación de concesiones.

Lo anterior permitirá promover la participación privada de desarrolladores de proyectos y del mercado financiero, propender por el avance adecuado del programa, facilitar su financiación y continuar con procesos licitatorios competitivos.

V. MODIFICACIONES

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, se hace necesario realizar modificaciones en la asignación de los riesgos regulatorios y de fuerza mayor, incluidos en el documento CONPES 3760 de 2013, los cuales quedarán de la siguiente manera.

i. Riesgos Regulatorios

Al numeral **viii. Riesgos regulatorios**, sección 1. **Proyectos de Asociación público Privada de Iniciativa Pública**, del capítulo D. Lineamientos de política de riesgos en el programa de cuarta generación de concesiones viales, se le adicionará el siguiente texto:

“Por otra parte, el riesgo de cambios en la legislación tributaria, entendido como la imposición de nuevos tributos o la eliminación o variación de los existentes, respecto de los vigentes al momento de la presentación de las ofertas para cada proyecto, que en forma directa y por sí sola afecte el costo de ejecución del contrato, exceptuando los cambios que se presenten en impuestos que graven la renta, será compartido entre la ANI y el Concesionario de la siguiente manera:

- (i) Si la variación en el valor de los tributos efectivamente pagados por parte del concesionario para un determinado año calendario (enero a diciembre), es inferior al tres por ciento (3%) del valor de los ingresos brutos del concesionario correspondientes al mismo año calendario, el riesgo será asumido por el concesionario.*
- (ii) Si la variación en el valor de los tributos efectivamente pagados por parte del concesionario, genera un efecto desfavorable para el concesionario que supere el tres por ciento (3%) de dichos ingresos brutos del correspondiente año calendario, el concesionario podrá solicitarle a la ANI que se le reconozca la diferencia que exceda*

dicho porcentaje. En caso contrario, si el efecto es favorable, la ANI podrá solicitarle al concesionario que se le reconozca la diferencia, en lo que exceda dicho porcentaje.

Los valores a reconocer por parte de la ANI podrán ser cubiertos por el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales.”

ii. Riesgos por fuerza mayor

El numeral **xi. Riesgos por fuerza mayor**, sección 1. **Proyectos de Asociación público Privada de Iniciativa Pública**, del capítulo **D. Lineamientos de política de riesgos en el programa de cuarta generación de concesiones viales**, quedará de la siguiente manera:

“Se refiere a aquellos eventos que están fuera del control de las partes. Con el objeto de limitar el riesgo ante este tipo de situaciones no asegurables, y para facilitar la financiación y desarrollo del proyecto, en aquellos casos en que por eventos eximentes de responsabilidad, no sea posible para el concesionario terminar una unidad funcional, se buscarán mecanismos para determinar una compensación especial, siempre y cuando la(s) obra(s) asociadas a dicha Unidad Funcional(s) supere(n) el cuarenta por ciento (40%) del valor total de la inversión estimado para dicha Unidad Funcional.

Así mismo, el evento eximente de responsabilidad y su correspondiente compensación no podrá prolongarse más allá de dos años, tiempo en el que se deberán superar las situaciones que den origen al mismo. La compensación especial, que aplicará una vez se haya superado el periodo previsto para construcción de la Unidad Funcional, deberá ser proporcional a la remuneración definida para la misma, en función de la inversión efectivamente realizada, menos una deducción para incentivar la búsqueda de soluciones por parte del concesionario.

En el caso de ser necesario y para asegurar la financiación del proyecto, se podrán diferenciar, estructurar, clasificar y catalogar contractualmente como unidades funcionales autocontenidas e independientes, aquellas obras de mayor complejidad o incertidumbre como túneles cuya longitud sea mayor o igual a dos (2) kilómetros más sus accesos y equipos para operación. En todo caso deberá haber un balance entre obras complejas y no complejas para respetar el valor mínimo de unidad funcional incorporado en la normatividad, con el fin de realizar un mejor seguimiento y control a su desarrollo”

VI. RECOMENDACIONES

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al CONPES:

1. Aprobar las modificaciones a los lineamientos de política de riesgos en el programa de cuarta generación de concesiones viales, en los términos previstos en el presente documento CONPES.
2. Solicitar al Ministerio de Transporte, ANI, al Departamento Nacional de Planeación y al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, adelantar los trámites correspondientes para realizar los ajustes requeridos a los proyectos bajo el esquema de asociación público privada asociados al programa de cuarta generación de concesiones.