

**IMPORTANCIA DE LA LEY DE ASOCIACIONES PÚBLICO – PRIVADAS (APP)  
EN LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA**

NAYHARA HERAZO CERRA



**UNIVERSIDAD DE MEDELLIN**

UNIVERSIDAD DE MEDELLÍN

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

ESPECIALIZACIÓN EN FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS

PÚBLICOS Y PRIVADOS

MEDELLÍN – ANTIOQUIA

2014

**IMPORTANCIA DE LA LEY DE ASOCIACIONES PÚBLICO – PRIVADAS (APP)  
EN LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA**

NAYHARA HERAZO CERRA

Monografía como requisito para optar al título de  
Especialista en Formulación y Evaluación de Proyectos

Asesor Temático:

GILBERTO QUINTERO

Ingeniero Civil

Asesora Metodológica:

LINA MARCELA ACEVEDO CORREA

Abogada, Magíster en Derecho

UNIVERSIDAD DE MEDELLÍN  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
ESPECIALIZACIÓN EN FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS  
PÚBLICOS Y PRIVADOS  
MEDELLÍN – ANTIOQUIA

2014

## CONTENIDO

	Pág.
RESUMEN	7
ABSTRACT	8
GLOSARIO	9
INTRODUCCIÓN	11
1. ASPECTOS GENERALES SOBRE LAS ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS EN COLOMBIA	15
1.1 RESEÑA HISTÓRICA DE LAS ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS	15
1.2 FALENCIAS ENCONTRADAS EN LAS PRIMERAS CONCESIONES VIALES DEL PAÍS	25
1.3 LEY 1508 DE 2012 – LEY DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS	26
1.3.1 Definición y concepto sobre asociaciones público privadas	27
1.3.2 Objetivos de la Ley 1508 de 2012–Ley de asociaciones público privadas	28
1.3.3 Asociaciones Público Privadas de iniciativa pública reglamentadas por la Ley 1508 de 2012	29
1.3.4 Asociaciones Público Privadas de Iniciativa Privada Reglamentadas por la Ley 1508 de 2012	31
2. INCIDENCIA DE LA LEY DE ASOCIACIONES PÚBLICO – PRIVADAS EN LAS NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA SEGÚN LA EXPERIENCIA DE EXPERTOS.	34
2.1 DOCUMENTACIÓN Y ANÁLISIS DE ENTREVISTAS A EXPERTOS EN EL DESARROLLO DE LAS ASOCIACIONES PÚBLICO – PRIVADAS	34
3. PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL BAJO LA MODALIDAD DE APP QUE SE ESTÁN DESARROLLANDO EN COLOMBIA	44
CONCLUSIONES	53
BIBLIOGRAFÍA	57
CIBERGRAFÍA	58

## LISTA DE GRÁFICOS

	Pág.
Grafico 1. Kilómetros Intervenidos por Año Primera Generación	18
Grafico 2. Inversión por Año Primera Generación	18
Grafico 3. Kilómetros Intervenidos por Año Segunda Generación	19
Grafico 4. Inversión por año segunda generación	20
Grafico 5. Kilómetros Intervenidos Por Año Tercera Generación	21
Grafico 6. Inversión Por Año Tercera Generación	21
Grafico 7. Proyectos APP de Infraestructura Vial según su Estado	45
Grafico 8. Proyectos según el tipo de APP	46
Grafico 9. APP de Iniciativa Pública Según Estado	46
Grafico 10. APP de iniciativa privada con recursos públicos según Estado	47
Grafico 11. APP de iniciativa privada sin recursos públicos según Estado	48
Grafico 12. Tipos de APPS según su Estado Actual	49
Grafico 13. Estado Actual de APPS de Iniciativa Pública	50

## LISTA DE IMÁGENES

	Pág.
Imagen 1. Flujograma Proyecto App Por Iniciativa Pública	30
Imagen 2. Flujograma Proyecto App Por Iniciativa Privada	32

## LISTA DE CUADROS

	Pág.
Cuadro 1. Concesiones Viales Primera Generación	17
Cuadro 2. Concesiones viales segunda generación	19
Cuadro 3. Concesiones Viales Tercera Generación	20

## RESUMEN

Las Asociaciones Público Privadas (APP) nacieron con la finalidad de darle un mayor dinamismo al desarrollo del país, sin embargo, luego de 3 años de entrar en funcionamiento los planteamientos de esta ley, aún, sus resultados no son los esperados debido a múltiples factores que serán analizados en esta monografía.

Con el desarrollo de esta monografía se pretende dar a conocer la importancia y el papel que juegan las Asociaciones Público Privadas para el desarrollo de la infraestructura vial en el país, sus principales características, y sus efectos en la economía.

En el área de infraestructura vial, se plantea cuál es el estado actual de estos proyectos y las razones por las cuales no ha habido avances significativos en este sector a pesar de que inicialmente se esperaba que le dieran un dinamismo diferente al desarrollo vial del país.

Para finalizar, se plantearán conclusiones y recomendaciones con el fin de que se puedan tener los avances que no se han dado en la actualidad en este tipo de proyectos.

**Palabras Claves:** Asociación; infraestructura; público; privado; recursos.

## ABSTRACT

Public – Private Partnerships (PPP) were developed with the goal to give the country more dynamism in its development, nevertheless, after 3 years of operating, the results aren't what was expected due to multiple factors that will be analyzed in this monograph.

With this work is expected to make public the importance and the role that PPP play in the development of the road infrastructure, the main characteristics and its effect over the economy.

In the road infrastructure field, is considered these projects' current state and the reasons that explain why hasn't had meaningful advances in this field, despite of it projects was expected to give a dynamism to the road infrastructure development.

To finish, conclusions and recommendations will be suggested in order to get the advance that can't be accomplished at this stage in this kind of projects.

**Key words:** Association; infrastructure; public; private; resources.

## GLOSARIO

**Agencia Nacional de Infraestructura de Colombia (ANI):** Es una entidad pública dependiente del Ministerio de Transporte que tiene por misión promover la competitividad de Colombia. Su función consiste en planificar, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de asociación público privada (APP) para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte y de los servicios relacionados.

**Alianzas público – privadas:** Es una asociación entre el sector público y privado para lograr un fin específico.

**Concesión:** Forma de contratación, en la que una entidad pública confiere la administración a particulares o empresas privadas la explotación u operación de sus bienes o servicios durante un tiempo determinado.

**Departamento Nacional de Planeación (DNP):** es un Departamento Administrativo u organismo técnico asesor del presidente de la República que diseña y controla las políticas de desarrollo económico, social y ambiental del país, en coordinación con los ministerios y los entes territoriales.

**Ley APP:** Ley 1508 de 2012, donde se regula las asociaciones público – privadas en el país.

**Proyecto de Infraestructura:** Es la construcción y operación de obras de infraestructura que corresponden a los sectores de generación, transmisión y distribución de energía, agua potable, saneamiento básico, carreteras, puertos, aeropuertos, infraestructura de sistemas de transporte de pasajeros o carga urbano e interurbano, transporte de hidrocarburos y transporte de gas.

**Proyecto Infraestructura vial:** Es la construcción y operación de obras viales, entre las cuales están, las carreteras, puentes, viaductos, entre otros.

**Registro Único de Asociaciones Público-Privadas (RUAPP):** Es una base de datos administrada por el Departamento Nacional de Planeación que recopila la información sobre el estado de los proyectos que bajo este esquema se desarrollan a nivel nacional y territorial.

**Vía:** Estructura conformada por varias capas, por la cual transitan vehículos y peatones.

## INTRODUCCIÓN

En cualquier país el estado de la infraestructura vial va de la mano del desarrollo económico y social del mismo, así como lo afirma Ortiz, la carencia de una infraestructura adecuada es un lastre muy pesado para el crecimiento y para la distribución de la riqueza<sup>1</sup>. En Colombia se evidencia un retraso en cuanto a los kilómetros de carreteras construidos, pocos recursos destinados al mantenimiento de las vías y obras de infraestructura vial, deficiencia de vías férreas, túneles, puentes vehiculares, entre otros problemas, que de una u otra forma intervienen en el desarrollo del país.

Colombia es uno de los pocos países en los cuales, las ciudades industriales y de altos niveles de producción se encuentran alejadas de los puertos, con el desarrollo de la infraestructura vial, se podría lograr una vinculación de estas ciudades o zonas, logrando desplazamientos fáciles y rápidos, cooperando con el rendimiento del intercambio de mercados.

Está claro que el país necesita atender el estado actual de la infraestructura, para lo cual requiere de altas inversiones en nuevos proyectos y en el mantenimiento de las obras existentes, factor limitante en un país donde no está disponible la cantidad de dinero requerida para proyectos de tal tamaño, donde los proyectos que se ejecutan, comienzan sin tener los estudios y diseños necesarios por falta de planeación y de recursos, donde en algunos casos, priman los intereses políticos en lugar de las necesidades de la comunidad. Como consecuencia de lo anterior, y por la importancia de la infraestructura para el desarrollo económico del país, el Gobierno Nacional ha estudiado la posibilidad de darle participación al sector privado en la financiación, gestión y operación de las obras públicas.

---

<sup>1</sup> ORTIZ, Luis Javier: La Infraestructura en Colombia una Historia Desgraciada. Colombia 2012, p. 2

Las asociaciones público privadas se convierten en una posible solución a los problemas de recursos en el país para ejecutar proyectos, por lo tanto, la implementación de la ley en el desarrollo de proyectos de todo ámbito y específicamente los que tienen que ver con la infraestructura vial sería un modo de facilitar la financiación de obras que con su ejecución se podría aumentar el desarrollo económico del país. De lo contrario, el futuro de la infraestructura vial sería incierto, ya que el gobierno no cuenta con los recursos suficientes para llevar a cabo la estructuración, ejecución y operación de proyectos con tan altos costos.

Con el presente trabajo se tratará de dar respuesta acerca de ¿Cuál es la importancia de la ley de Asociaciones Público – Privadas en los proyectos de Infraestructura vial en Colombia?

Como objetivo general se pretende Identificar la importancia de la ley Asociaciones Público – Privadas en los proyectos de Infraestructura vial en Colombia.

Para alcanzar el objetivo general se plantean tres objetivos específicos: el primero se tratará de Identificar las características principales de las asociaciones público privadas en la infraestructura vial en Colombia; el segundo objetivo será el de poder determinar cómo incidirá la ley de Asociaciones Público – Privadas en las necesidades de infraestructura vial en Colombia y por último, con el tercer objetivo se buscará Identificar los proyectos de infraestructura vial que se están desarrollando en el país a través de la modalidad de asociaciones público privadas.

En Colombia, la falta de inversión en infraestructura vial, ha tenido como consecuencia el deterioro de las carreteras existentes, el olvido de las vías férreas, la pésima estructuración de nuevos proyectos viales, la incertidumbre de los estudios y diseños de las obras, entre otros problemas que castigan el avance

del país, en cuanto a la calidad de la infraestructura a nivel mundial. La inversión en infraestructura constituye uno de los principales medios de que dispone el sector público para promover el incremento de renta, empleo y productividad en una región determinada, especialmente en momentos de crisis<sup>2</sup>.

Como justificación para realizar la investigación está el hecho en que la principal causa de la falta de inversión en el país se debe a la carencia de recursos del sector público para invertir en proyectos que implican un alto costo en su formulación, ejecución y operación. Teniendo en cuenta que la calidad de la infraestructura física afecta claramente a la productividad de un país, la competitividad de sus exportaciones y sus posibilidades de atraer inversión extranjera<sup>3</sup>. El Gobierno Colombiano, se ve en la necesidad, de buscar nuevos mecanismos de financiación para satisfacer la demanda de proyectos de infraestructura vial.

Las Asociaciones Público – Privadas, juegan un papel decisivo en el futuro de la infraestructura vial Colombiana, ya que es una forma de asociación entre el sector público y el sector privado en donde ambos sectores trabajan de forma conjunta para lograr los fines propuestos.

Con el desarrollo de esta monografía se pretende dar a conocer la importancia y el papel que juegan las asociaciones público privadas para el desarrollo de la infraestructura vial en el país, sus principales características, y sus efectos en la economía.

Este trabajo de investigación se convertirá en una herramienta de consulta para las empresas constructoras, especializadas en obras viales que estén interesadas

---

<sup>3</sup> VASSALO, José Manuel e IZQUIERDO, Rafael: Infraestructura Pública y participación Privada: Conceptos y experiencias en América y España. Bogotá 2010, p. 23

<sup>4</sup> AKITOBY, Bernandín, HEMMING, Richard y SCHWARTZ, Gerd: Inversión Pública y Asociaciones Público - Privadas. Washington, D.C. 2007, p. 5

en estructurar proyectos basados en Asociaciones Público – Privadas, en la que podrán conocer, qué son y cómo funcionan las APP. Además tendrán un inventario de casos de éxito en otros países, los que servirán de modelo para la implementación de las APP en sus futuros proyectos.

La metodología de este trabajo de investigación consiste la recolección de datos de tipo secundaria, a través del rastreo documental y estudio de la bibliografía existente, la cual, debido a la poca profundidad del tema, no es muy extensa, para subsanar esta deficiencia se han realizado entrevistas a personas expertas que tienen gran experiencia en el tema y que han ayudado a dar luces sobre los pros y los contras de los proyectos realizados bajo el esquema de APP.

Luego de la recolección de datos de y de realizar las entrevistas, se hizo un análisis de toda la información encontrada y se dejó evidencia de los hechos más relevantes para esta investigación.

A continuación se desarrolla el trabajo de investigación en tres capítulos, en el primero se evidencia el progreso histórico de las asociaciones público privadas en el país, sus principales características y los tipos de APP de acuerdo a las iniciativas del proyecto; en el segundo capítulo se muestra la incidencia de la ley APP en las necesidades de infraestructura vial en Colombia según la experiencia de los expertos entrevistados y en el tercer capítulo se relacionan los proyectos de infraestructura vial bajo la modalidad de APP que se están estructurando y ejecutando actualmente en el país. Posterior al desarrollo de los capítulos se hacen las conclusiones relacionadas al trabajo de investigación.

## **1. ASPECTOS GENERALES SOBRE LAS ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS EN COLOMBIA**

En el desarrollo de este capítulo se busca contextualizar la implementación de las asociaciones público privadas en el desarrollo de proyectos de infraestructura vial en el país. Para lo cual se documentará lo investigado en fuentes de recolección de datos de tipo secundarias, a través del rastreo documental, mediante la búsqueda de artículos disponibles, bibliografía, cibergrafía, leyes y decretos, y documentación relacionada al tema en las páginas web de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y en el Departamento Nacional de Planeación (DNP). Además se mencionarán proyectos ejecutados bajo dicha modalidad y las falencias que dieron pie para la reglamentación de la ley 1508 de 2012 o ley de APP. Se termina el capítulo haciendo mención de la reglamentación, financiación y los modos de implementación de dicha ley en el país.

### **1.1 RESEÑA HISTÓRICA DE LAS ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS**

El Artículo 32 de la Ley 80 de 1993 establece que los contratos de concesión son los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión total o parcial de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial de una obra o bien destinados al servicio o uso público por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien.

Con esta ley, se inició en Colombia una nueva modalidad de contratación en la cual se pudieron obtener recursos para tratar de solucionar la carencia de infraestructura en el país. Los comienzos de esta nueva estrategia, fueron en la década de 1990 con la ejecución de las primeras generaciones de concesiones.

Las obras de infraestructura a través del sistema de concesión en el país, vienen desde los años 90, a partir de la llamada primera generación de concesiones viales, en la que se plantearon mecanismos de recuperación de la inversión y propuestas de mecanismos financieros a largo plazo. Dicha generación inició en 1994 y se suscribieron 11 contratos de concesión de carreteras, enfocados principalmente a labores de rehabilitación y ampliación de calzadas en 1.649 km de vías<sup>4</sup>.

Con lo anterior, es posible evidenciar que la infraestructura vial en el país tiene un periodo de desarrollo corto, el estado de las carreteras nacionales en la década de los 90 era deficiente, la falta de recursos del gobierno nacional no ayudaba a la situación de la infraestructura vial, era evidente la necesidad de inversión en construcción, mantenimiento y rehabilitación de las vías, para lo cual se implementaron nuevas formas de contratación y nuevas estrategias, en pro de la inversión de capital privado en la atención de la emergencia vial existente.

Con la implementación de las concesiones viales como forma de ejecutar los proyectos viales con mayor urgencia del país, se dio inicio al surgimiento de una esperanza para el desarrollo de la infraestructura del país, aportando al desarrollo social y económico del país. Con la ejecución de la primera generación de concesiones se intervinieron los siguientes tramos viales:

---

<sup>4</sup> Departamento Nacional de Planeación: Asociaciones público privadas – APP – en Infraestructura en Colombia. Bogotá 2014, p.16

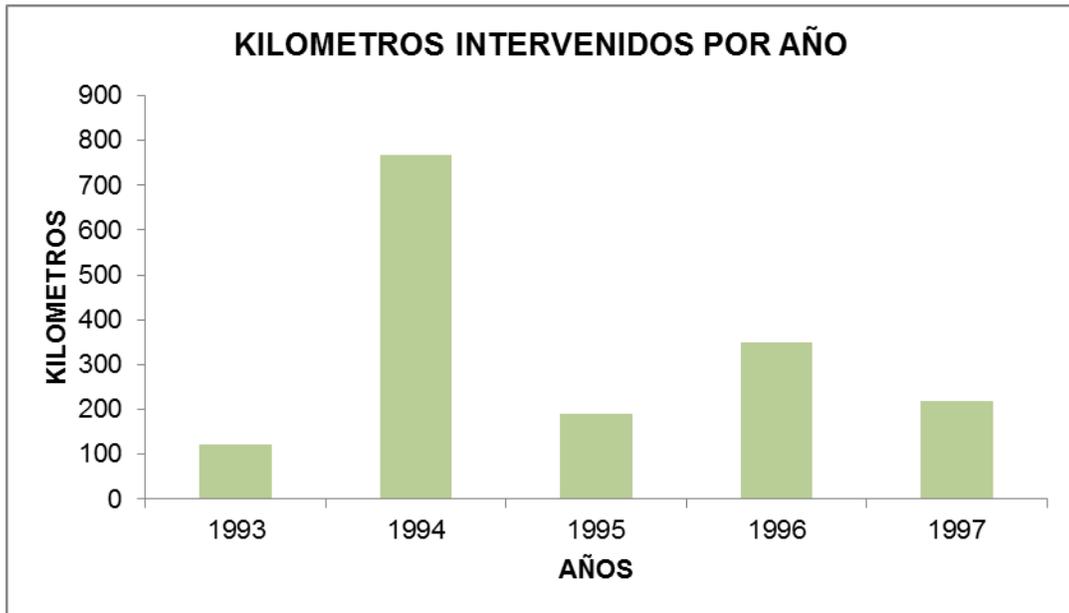
**Cuadro 1. Concesiones Viales Primera Generación**

PROYECTO	FECHA DE ADJUDICACIÓN	LONGITUD (KM)	INVERSIÓN (EN MILLONES DE PESOS)
Santa Marta - Richacha - Paraguachón	02/08/1994	250	92,471
Malla Vial del Meta	02/08/1994	190	107,611
Los Patios - La Calera - Guasca y El Salitre - Sopó - Briceño	02/08/1994	50	21,254
Bogotá - Cáqueza - Villavicencio	02/08/1994	90	252,728
Bogotá - (El Cortijo) - Siberia - La Punta - El Vino	02/08/1994	31	107,341
Cartagena - Barranquilla	24/08/1994	109	35,055
Desarrollo vial del Norte de Bogotá	24/11/1994	48	225,530
Fontibón - Facatativá - Los Alpes	30/06/1995	41	96,967
Girardot - Espinal - Neiva	10/07/1995	150	101,605
Desarrollo Vial del Oriente de Medellín y Valle de Río Negro	23/05/1996	349	263,421
Armenia - Pereira - Manizales (Autopistas del Café)	21/04/1997	219	469,967
Barranquilla - Ciénaga (Atlántico)	12/11/1993	62	73,858
Buga - Tulúa - La Paila (Valle del Cauca)		60	229,320
<b>TOTAL CONCESIONES PRIMERA GENERACIÓN</b>		<b>1649</b>	<b>2,077,128</b>

Fuente: Acosta, Rozas y Silva: Desarrollo vial e impacto fiscal del sistema de concesiones en Colombia. Santiago de Chile 2008, p.12

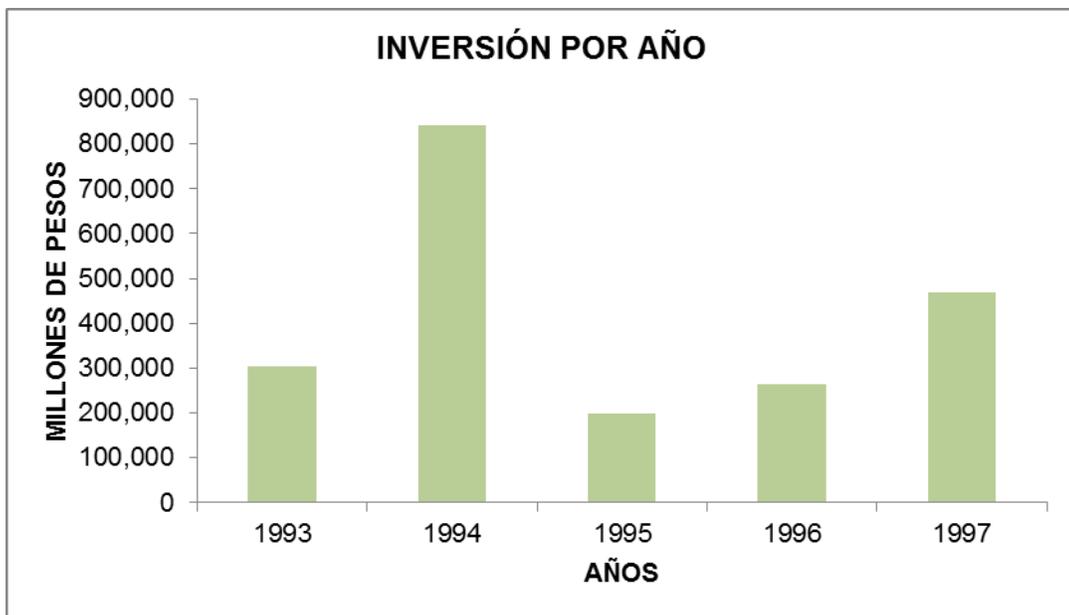
En la primera generación de concesiones se hicieron inversiones cercanas a los 2 billones de pesos con los que se intervinieron 1649 kilómetros de vías. Dentro del alcance del proyecto se construyeron nuevos tramos de vía en doble calzada en los accesos a las principales ciudades y la rehabilitación de tramos viales existentes en todo el país.

**Grafico 1. Kilómetros Intervenidos por Año Primera Generación**



Fuente: primaria

**Grafico 2. Inversión por Año Primera Generación**



Fuente: primaria

En la primera generación de concesiones la mayor inversión fue en el año 1994, en donde se logró la intervención de aproximadamente 700 kilómetros de carreteras. La menor inversión fue en el año 1995, debido a que en este año solo se intervinieron 191 kilómetros en los departamentos de Cundinamarca y Huila.

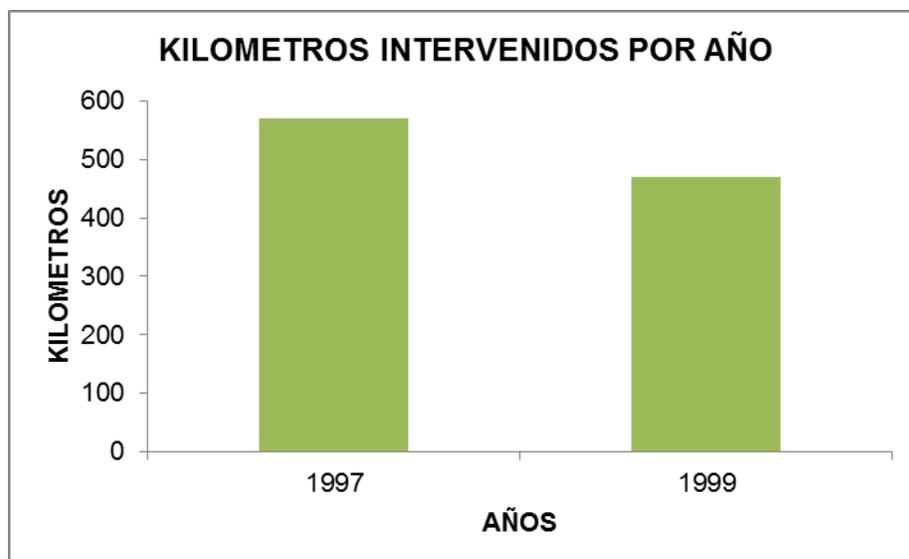
Con la ejecución de la segunda y tercera generación de concesiones se mejoraron en gran medida las vías primarias, secundarias y terciarias de la red nacional de carreteras, además con la Ley 99 de 1993 se creó el Ministerio del medio ambiente, con el que se iniciaron las políticas de protección ambiental.

**Cuadro 2. Concesiones viales segunda generación**

PROYECTO	FECHA DE ADJUDICACIÓN	LONGITUD (KM)	INVERSIÓN (EN MILLONES DE PESOS)
El Vino - Tobiagrande - Puerto Salgar - San Alberto	24/12/1997	571	906,746
Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca	29/01/1999	470	705,920
<b>TOTAL CONCESIONES PRIMERA GENERACIÓN</b>		<b>571</b>	<b>906,746</b>

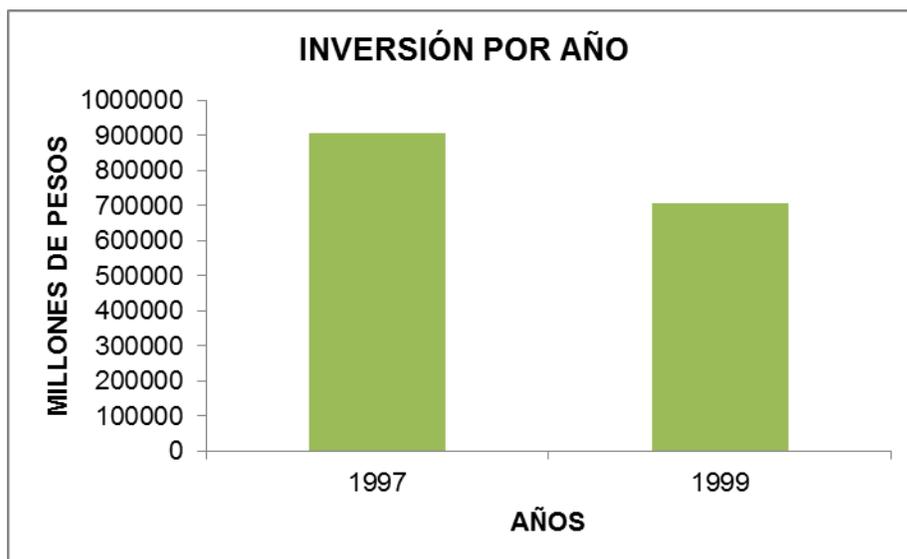
Fuente: Acosta, Rozas y Silva: Desarrollo vial e impacto fiscal del sistema de concesiones en Colombia. Santiago de Chile 2008, p.14

**Grafico 3. Kilómetros Intervenidos por Año Segunda Generación**



Fuente: primaria

**Grafico 4. Inversión por año segunda generación**



Fuente: primaria

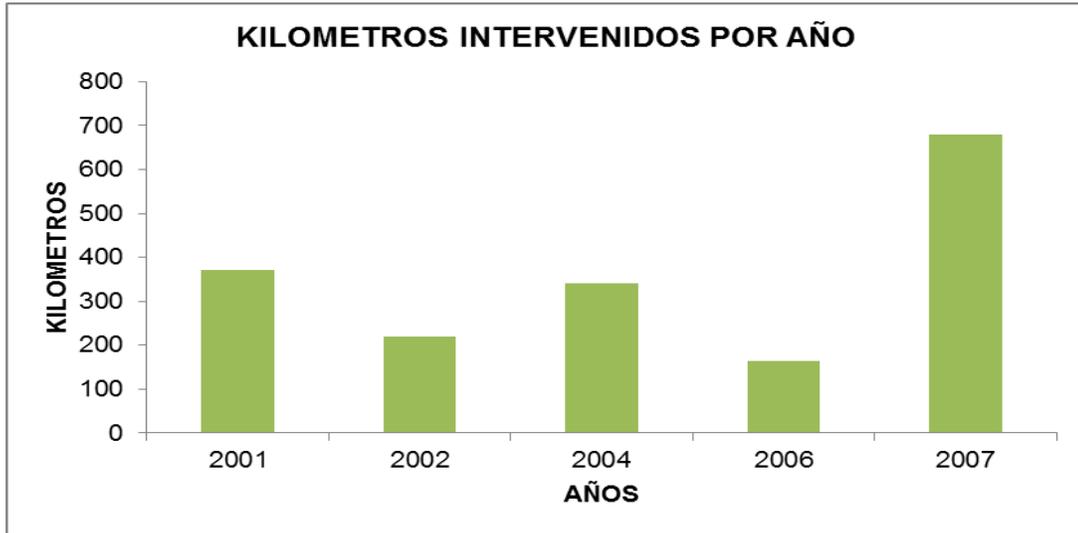
En la segunda generación de concesiones solo se ejecutaron 2 proyectos, en los Departamentos de Cundinamarca y Cauca. La mayor inversión fue en el año 1997 en donde se intervinieron 571 kilómetros de carreteras.

**Cuadro 3. Concesiones Viales Tercera Generación**

PROYECTO	FECHA DE ADJUDICACIÓN	LONGITUD (KM)	INVERSIÓN (EN MILLONES DE PESOS)
Zipaquirá - Palenque	27/12/2001	371	34,981
Briceño - Tunja - Sogamoso	15/07/2002	219	305,299
Bogotá - Girardot	01/07/2004	283	470,027
Pereira - La Victoria	02/08/2004	57	100,000
Rumichaca - Pasto - Chachaguí	21/11/2006	116	277,900
Area Metropolitana de Bucaramanga	06/12/2006	47	109,878
Córdoba Sucre	02/02/2007	125	205,460
Area Metropolitana de Cúcuta	22/06/2007	131	158,446
Girardot - Ibagué	13/07/2007	131	333,200
Ruta Caribe	28/07/2007	293	234,201
<b>TOTAL CONCESIONES PRIMERA GENERACIÓN</b>		<b>1773</b>	<b>2,229,392</b>

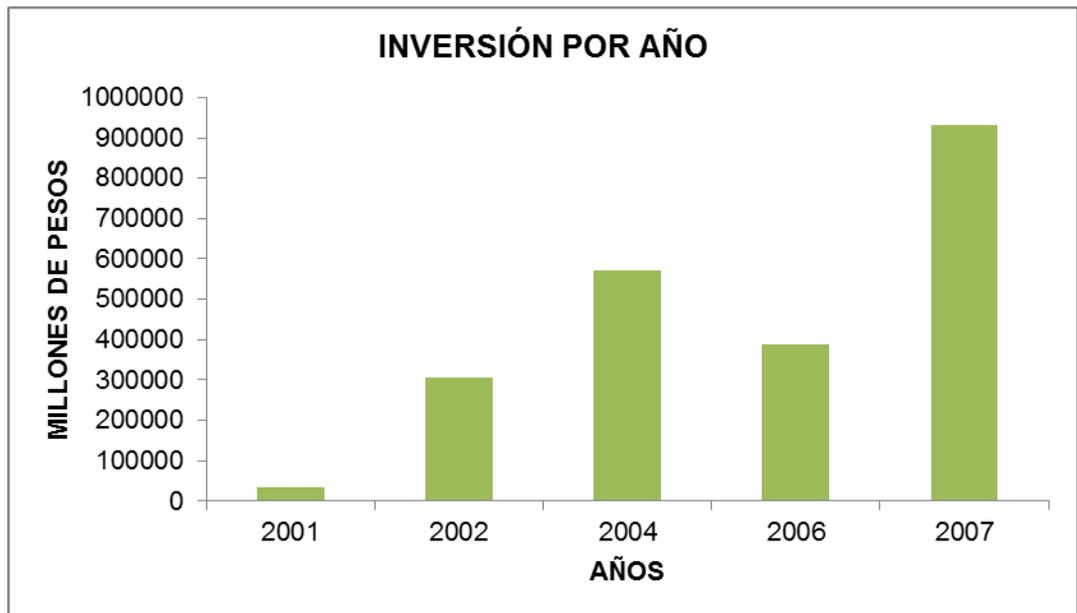
Fuente: Acosta, Rozas y Silva: Desarrollo vial e impacto fiscal del sistema de concesiones en Colombia. Santiago de Chile 2008, p.17

**Grafico 5. Kilómetros Intervenidos Por Año Tercera Generación**



Fuente: primaria

**Grafico 6. Inversión Por Año Tercera Generación**



Fuente: primaria

Con las inversiones de la tercera generación de concesiones se pudieron realizar obras de infraestructura vial en todo el país, se contó con estudios y diseños fase III, con lo que se pudo obtener un nivel óptimo de servicio y seguridad vial en

todos los tramos intervenidos. En el año 2007 se hizo la mayor inversión, de aproximadamente 931.307 millones de pesos para lograr una intervención de 680 kilómetros de carreteras.

El 10 de Enero del año 2012 se reglamentó la ley 1508 por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones. Esta nueva ley da pie para la estructuración de los proyectos de la cuarta generación de concesiones viales en el país, en donde se pretende intervenir 8000 km de carreteras con una inversión estimada de 43 billones de pesos.

Entre los proyectos de la primera ola de la cuarta generación de concesiones se encuentra el tramo, Honda – Puerto Salgar – Girardot. Con la intervención de este primer tramo la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, pretende generar 5.253 empleos e intervenir 200 kilómetros de carreteras. Con el proyecto se planean ejecutar 12.6 kilómetros de vías nuevas, rehabilitar 33 kilómetros de carreteras y hacer mantenimiento rutinario en 154 kilómetros más. Adicionalmente se construirán 2 puentes sobre el río Magdalena en los municipios de Puerto Salgar y Flandes. La inversión presupuestada para el proyecto es de 955 mil millones de pesos. El proyecto será ejecutado por un contratista de origen nacional<sup>5</sup>.

Otro proyecto que sobresale en las concesiones 4G, es el llamado Perimetral del Oriente de Cundinamarca. Tiene como finalidad la reducción del tiempo del transporte de carga entre los departamentos de Boyacá y Cundinamarca, con lo que se podrá descongestionar el tránsito en la entrada a la capital del país. Se invertirá 1.2 billones de pesos en la intervención de 153 kilómetros de carreteras en los que se construirán 18 km de vía nueva, 33 km en rehabilitación y otros 158

---

<sup>5</sup> Video primera ola de la 4G de Concesiones. [En Línea]. (Enero de 2014). (consultado 7 octubre 2014), Disponible en <http://www.ani.gov.co/contenido-destacado/video-primer-ola-4g-9480>.

km en obras de mantenimiento. Además se construirán 4 km de puentes en doble calzada<sup>6</sup>.

Mulaló – Loboguerrero es otro de los tramos a intervenir en la cuarta generación de concesiones. Su importancia radica en su cercanía al puerto de Buenaventura. Se espera aumentar la movilidad en la zona y lograr una mayor eficiencia en el puerto. En este tramo se planea intervenir 31.8 Kilómetros de vía nueva que incluyen 11 km de túneles y más de 2 km entre puentes y viaductos. El costo estimado del proyecto es de aproximadamente 1.2 billones de pesos<sup>7</sup>.

En la costa caribe del país se proyecta intervenir el tramo Cartagena – Barranquilla con el fin de mejorar la movilidad entre las ciudades, que se destacan en gran parte por el turismo. Se esperan construir 152 kilómetros de carreteras, por un total de 950 mil millones de pesos<sup>8</sup>.

Dentro del alcance del proyecto de concesiones de cuarta generación, se ejecutará la Autopista Conexión Norte (Municipios de Remedios – Zaragoza – Cauca), que conectará el departamento de Antioquia con la zona productiva de Cundinamarca, la zona cafetera y el sur del país, en donde se construirán 145 kilómetros de vía, con obras de rehabilitación, mantenimiento y mejoramiento de las vías. También se pretenden construir túneles y puentes. Otra autopista importante será la del Rio Magdalena 2, que conectará los municipios de Remedios y Puerto Berrio del departamento de Antioquia con el proyecto denominado Ruta del Sol, se construirán 2 túneles, 79 puentes, obras de mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento en los 144 kilómetros que

---

<sup>6</sup> Video primera ola de la 4G de Concesiones. [En Línea]. (Enero de 2014). (consultado 7 octubre 2014), Disponible en <http://www.ani.gov.co/contenido-destacado/video-primera-ola-4g-9480>.

<sup>7</sup> Video primera ola de la 4G de Concesiones. [En Línea]. (Enero de 2014). (consultado 7 octubre 2014), Disponible en <http://www.ani.gov.co/contenido-destacado/video-primera-ola-4g-9480>.

<sup>8</sup> Video primera ola de la 4G de Concesiones. [En Línea]. (Enero de 2014). (consultado 7 octubre 2014), Disponible en <http://www.ani.gov.co/contenido-destacado/video-primera-ola-4g-9480>.

comprende el tramo. El costo aproximado de ambas autopistas será de 2.3 billones de pesos<sup>9</sup>.

Las conexiones del pacífico buscan conectar la parte norte del país con la zona cafetera, el valle del cauca y el pacífico. Dentro de las conexiones del pacífico se encuentran, la Autopista Conexión Pacífico 1, la cual comprende los municipios de Ancón Sur, Camilo C y Bolombolo del Departamento de Antioquía; La Autopista Conexión Pacífico 1, tienen un costo aproximado de 1.79 billones de pesos, con los que se intervendrán 49 km de carreteras mediante la construcción de 2 túneles, 42 puentes y obras de rehabilitación, mantenimiento y mejoramiento en todo el tramo. La Autopista Conexión Pacífico 2, comprende los tramos Bolombolo – La Pintada y La Pintada – Primavera; en los que se pretenden construir 1 túnel, 69 puentes y hacer obras de rehabilitación, mantenimiento y mejoramiento en los 98 km totales del proyecto, a un costo de 0.91 billones de pesos. Finalmente La Autopista Conexión Pacífico 3, comprende los tramos La Pintada - La Felisa – La Virginia y la Felisa – Tres Puertas, en los que se construirán 1 túnel, 69 Puentes, y obras de rehabilitación, mantenimiento y mejoramiento en los 142 km totales del proyecto, a un costo de 1.29 billones de pesos<sup>10</sup>.

Con esta intervención el Gobierno Nacional tiene como objetivo aumentar la competitividad vial y mejorar la infraestructura de transporte a través de alianzas entre el sector público y el privado, que ayudarán a su vez a ampliar los montos de inversión lo que repercutirá de forma positiva en la economía del país.

Una vez, esbozada esta breve reseña histórica en la que se ha hablado de los momentos y etapas fundamentales para el surgimiento de las concesiones, es

---

<sup>9</sup> Video primera ola de la 4G de Concesiones. [En Línea]. (Enero de 2014). (consultado 7 octubre 2014), Disponible en <http://www.ani.gov.co/contenido-destacado/video-primera-ola-4g-9480>.

<sup>10</sup> Video primera ola de la 4G de Concesiones. [En Línea]. (Enero de 2014). (consultado 7 octubre 2014), Disponible en <http://www.ani.gov.co/contenido-destacado/video-primera-ola-4g-9480>.

posible mencionar a continuación, cuáles han sido aquellas falencias que se evidenciaron en su ejecución.

## **1.2 FALENCIAS ENCONTRADAS EN LAS PRIMERAS CONCESIONES VIALES DEL PAÍS**

En términos generales, los contratos de concesión vial en Colombia de primera, segunda y tercera generación han presentado atrasos significativos con relación a los cronogramas de obras originales, controversias que han llevado a la instalación de múltiples tribunales de arbitramento, demandas y aplicación de multas por situaciones tales como adiciones en los contratos (en plazo y monto), obras adicionales ejecutadas sin el perfeccionamiento de todos los requisitos, sobrecostos prediales y ambientales, desplazamiento de cronogramas y el consecuente desbalance financiero en los contratos, controversias en los procesos licitatorios y de adjudicación, ofertas artificialmente bajas esperando renegociaciones posteriores, entre otros<sup>11</sup>.

En la primera generación de concesiones el gobierno no tenía la experiencia de realizar este tipo de proyectos, y tomó la decisión de comenzar la ejecución sin contar con estudios y diseños fase III, por lo que durante la ejecución del proyecto hubo la necesidad de hacer cambios en los trazados que inicialmente se tenían planeados, nuevas negociaciones de predios debido al deficiente inventario predial, entre otro tipo de factores. Los cambios realizados encarecieron los proyectos, lo que ocasionó un mayor gasto de la nación.

En las concesiones de segunda generación se trabajó en mejorar los estudios y diseños para lograr una buena estructuración de los proyectos, a partir de la mala experiencia en la primera generación. Un punto que no jugó a favor de la segunda

---

<sup>11</sup> Documento Conpes: Proyectos viales bajo el esquema de asociaciones público privadas: cuarta generación de concesiones viales. Bogotá 2013, p.12

generación de concesiones, fue la falta de interés del sector financiero para financiar los proyectos, debido al mal ambiente de la primera generación y además por tipo de obras que se pretendían ejecutar, puentes, viaductos, entre otros<sup>12</sup>.

En la tercera generación de concesiones, se avanzó en el desarrollo de estos tipos de proyecto en el país, ya que se tuvieron en cuenta factores, tales como, la distribución de riesgos prediales al concesionario, estimación de demandas de tráfico para las modelaciones, además de una aceptada reglamentación contractual, se le dio una mayor importancia al tema ambiental y a sus impactos, entre otros. Aunque también se presentaron problemas de cambios en los diseños y cantidades pactadas, e incumplimientos en el cierre financiero del proyecto.

A partir de estas fallencias, fue posible implementar mejoras en cuanto a la existencia de una reglamentación específica para este tipo de asociaciones, lo cual trajo repercusiones positivas y brindó mejoras a las formas de contratación estatal existentes, dándole paso a la ley objeto de estudio en esta monografía, Ley de asociaciones público privadas – APP o Ley 1508 de 2012.

### **1.3 LEY 1508 DE 2012 – LEY DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS**

La ley 1508 de 2012, denominada Ley de APP se define como la ley por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones<sup>13</sup>.

Con la Ley 1508 de 2012 se reglamenta el desarrollo de las asociaciones público privadas. Se define el monto mínimo que se requiere para llevar a cabo un proyecto bajo esta modalidad, su duración, su financiación, la forma como se debe

---

<sup>12</sup> CEPAL: Desarrollo vial e impacto fiscal del sistema de concesiones en Colombia. Santiago de Chile 2008, p.12

<sup>13</sup> Congreso de la República: Ley 1508 de 2012. Bogotá D.C. 2012, p.1

desarrollar, la forma como se debe adjudicar, así como también la forma como se manejarán los recursos en el proyecto.

### **1.3.1 Definición y concepto sobre asociaciones público privadas**

Las asociaciones público privadas funcionan como un mecanismo que permite vincular al sector privado para proveer bienes y servicios públicos asociados a una infraestructura. La Asociación Público Privada involucra, dentro del contrato de largo plazo, la retención y transferencia de riesgos entre las partes y la definición de los mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio del bien provisto<sup>14</sup>.

Con el surgimiento de esta nueva ley y forma de ejecutar los proyectos, lo que se pretende es obtener beneficios a partir de inversión privada en la estructuración, construcción, mantenimiento y operación de las obras, disminuyendo los riesgos del Estado, por tal motivo las APP juegan un papel muy importante para el desarrollo de la infraestructura y, por ende, de la economía del país en esta nueva década.

Existen dos tipos de APP, iniciativa pública e iniciativa privada: las APP de iniciativa pública se dan cuando la idea conceptual del proyecto es estructurado por la entidad pública con participación del sector privado. La fuente de pago del proyecto puede ser a través de aportes de recursos públicos, de la explotación económica del APP o una combinación de estas. Mientras que en las APP de Iniciativa privada, la idea conceptual y propuesta proviene del sector privado. En este caso el privado tiene la responsabilidad de realizar, por su propia cuenta y riesgo, la estructuración del proyecto sin obligación del público a reconocerle los costos asociados<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> Departamento Nacional de Planeación: Abecé Asociaciones público. Bogotá 2013, p.4

<sup>15</sup> Departamento Nacional de Planeación: Abecé Asociaciones público. Bogotá 2013, p.5

El tipo de iniciativa para celebrar los proyectos, dependerá principalmente de los intereses del Estado, en cuanto a si el bien o el proyecto a ejecutar traerá beneficios a la comunidad y además pueda contribuir con el desarrollo del país en términos de competitividad. Para el privado, será mirado desde el punto de vista financiero, ya que este estructurará el proyecto pensando en un negocio que a su vez también proporcionará beneficios a los directos implicados.

El sector público juega un papel decisivo en las asociaciones público privadas, ya que está en la obligación de identificar, estructurar y priorizar nuevos proyectos según los planes de desarrollo territoriales y las necesidades de infraestructura existentes, dependerá de la inversión que requiera el proyecto y de los recursos disponibles para llevarlo a cabo la decisión de hacerlo por APP. Asimismo, deberá evaluar los proyectos presentados por iniciativa privada, tomar decisiones claves para ejecutar o no el proyecto y, en caso de ver la necesidad de ejecutarlo, adelantar el proceso de contratación del mismo.

A su vez el sector privado es parte fundamental para lograr la competitividad esperada en cuanto a la infraestructura vial en Colombia, ya que el Estado no cuenta con la capacidad económica para cubrir las altas inversiones requeridas para la ejecución de nuevos proyectos viales, el mantenimiento y rehabilitación de los existentes, por tal motivo la alianza público privada se convierte en una suma de esfuerzos en donde cada miembro, aportará lo que esté a su alcance para lograr fines comunes. En este caso el sector privado está en la capacidad de aportar capital, experiencia en proyectos similares a cambio de una retribución por parte del sector público.

### **1.3.2 Objetivos de la Ley 1508 de 2012–Ley de asociaciones público privadas**

Con la implementación de la Ley 1508 de 2012, el gobierno nacional busca, atraer inversionistas de largo plazo con suficiente capacidad financiera para

construcción, operación y mantenimiento de obras; Introducir el pago por disponibilidad y nivel de servicio; aclarar los roles y funciones de las entidades estatales que participan el proceso de formulación, revisión y ejecución del proyecto y diseñar el régimen normativo aplicable a las iniciativas privadas involucrando premios e incentivos adecuados para su desarrollo<sup>16</sup>.

El objetivo del gobierno nacional con la implementación de la Ley APP, se resume en contar con una reglamentación para el desarrollo de las asociaciones público privadas, que facilite la ejecución de obras, que con su aplicación se beneficien los sectores de infraestructura social y productiva del país a través de inversión privada o pública.

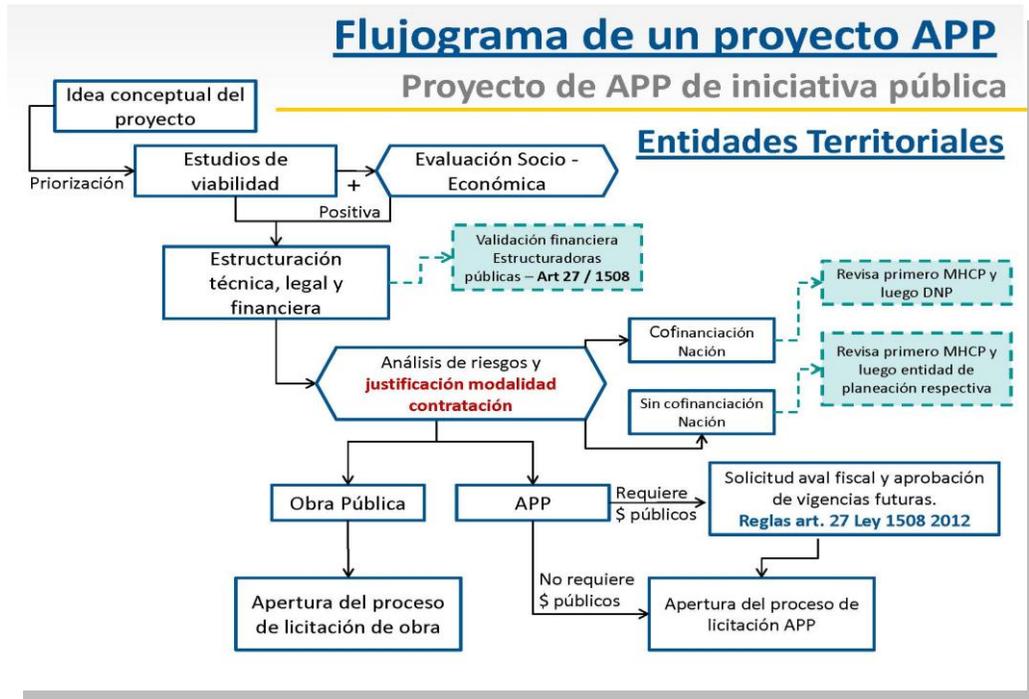
### **1.3.3 Asociaciones Público Privadas de iniciativa pública reglamentadas por la Ley 1508 de 2012**

En las Asociaciones Público Privadas de iniciativa pública, la idea inicial de desarrollar cualquier proyecto, bien sea de infraestructura social o productiva, parte del sector público. Las entidades territoriales son las encargadas de realizar los estudios de viabilidad y la evaluación social del proyecto. Si el proyecto resulta viable se procede a realizar la estructuración técnica, legal y financiera y el análisis de riesgos del mismo. Luego de tener la matriz de riesgos arrojada por el proyecto se define la modalidad de contratación, donde podrá ser licitación pública bajo la ley 80 de 1993 o licitación por APP.

---

<sup>16</sup> Observatorio legislativo: Asociaciones público privadas Ley 1508 de 2012. Bogotá 2012, p.1

Imagen 1. Flujoograma Proyecto App Por Iniciativa Pública



Fuente: Departamento Nacional de Planeación

Los recursos de este tipo de asociaciones, pueden venir tanto del sector público como del sector privado. Y su proceso de adjudicación puede ser a través de un sistema de precalificación, en el cual inicialmente se escogen un número limitado de oferentes para presentar oferta en el proceso de licitación.

La oferta más favorable será aquella que, teniendo en cuenta los factores técnicos y económicos de escogencia y la ponderación precisa y detallada de los mismos, contenida en los pliegos de condiciones o sus equivalentes, represente la mejor oferta o la mejor relación costo beneficio para la entidad, sin que la favorabilidad la constituyan factores diferentes a los contenidos en dichos documentos<sup>17</sup>.

La entidad pública encargada del proceso definirá los niveles de servicio y estándares de calidad, el valor presente del ingreso esperado, las unidades

<sup>17</sup> Ley 1508 de 2012, Artículo No. 12. Bogotá 2012, p.4

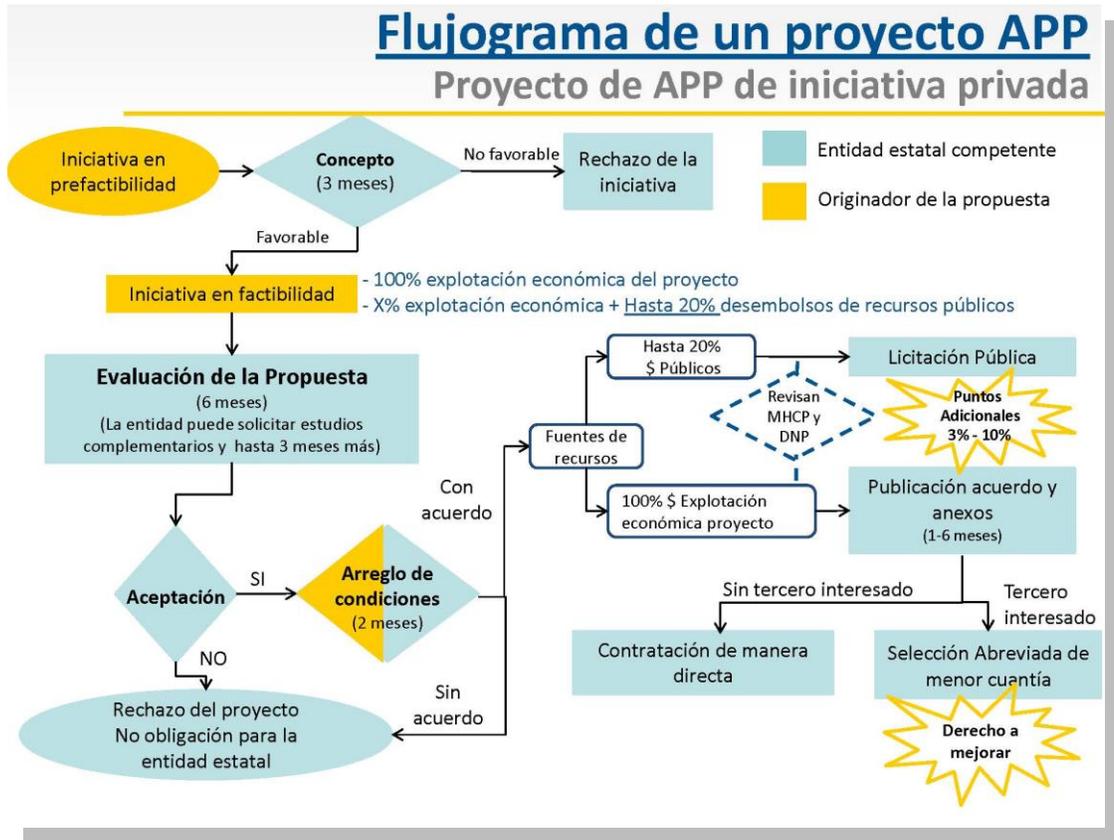
funcionales e indicadores que deberá cumplir el privado en caso de resultar adjudicatario del contrato.

#### **1.3.4 Asociaciones Público Privadas de Iniciativa Privada Reglamentadas por la Ley 1508 de 2012**

La idea de ejecutar un proyecto en las asociaciones público privadas de iniciativa privada, puede surgir tanto del sector público como del sector privado. En este tipo de iniciativa la ley le permite al privado la estructuración de proyectos de infraestructura pública, siempre y cuando todos los costos asociados a dicha estructuración sean asumidos por el privado.

El privado debe presentar ante la entidad estatal competente la iniciativa en estudio de prefactibilidad, a su vez, el ente público tendrá aproximadamente 3 meses para dar una respuesta favorable o desfavorable ante la iniciativa presentada. En caso de ser favorable, el privado deberá continuar con los estudios de factibilidad del proyecto, para luego entregar dichos estudios ante la entidad competente. La evaluación de los estudios de factibilidad pueden durar aproximadamente 2 meses o más. En caso que se acepten tales estudios y se llegara a un acuerdo entre las partes, se define la fuente de los recursos para la ejecución del proyecto, los cuales pueden ser asumidos 100% por el privado, o puede suceder que se requerirán recursos públicos; en este caso, la ley solo permite la inversión del 20% del costo total del proyecto por parte del sector público, la inversión restante deberá asumirla el privado.

Imagen 2. Flujograma Proyecto App Por Iniciativa Privada



Fuente: Departamento Nacional de Planeación

La modalidad de contratación de esta iniciativa depende si el público invierte o no recursos, en caso afirmativo el proyecto deberá contratarse a través de un proceso de licitación pública. Si la inversión del proyecto será 100% con capital privado se publicará el proyecto y los acuerdos establecidos entre las partes, si luego de esta publicación resulta un tercero que tenga interés en el proyecto se deberá dar apertura a un proceso de selección abreviada de menor cuantía para la adjudicación del mismo. Si no existe ningún interesado se contrata la obra directamente con el privado que realizó la iniciativa.

Las asociaciones público privadas han venido evolucionando a través del tiempo, inicialmente bajo la modalidad de contratos de concesión, así como actualmente

bajo el esquema de proyectos APP. Ambas formas de ejecutar un contrato, reducen los obstáculos económicos y de inversión que se pueden presentar en su estructuración. Una alianza entre el sector público y el privado, no es más, que un esfuerzo común entre dos partes para obtener un bien o un servicio en el cual ambos obtienen beneficios.

Para el Estado considerar una alianza con un privado, resultaría beneficioso en el sentido, que tendría la posibilidad de hacer obras de infraestructura sin tener que invertir en las mismas, por lo que reduciría su gasto público. Asimismo para un privado interesado en invertir en un proyecto de finalidad pública, será atractivo y beneficioso de acuerdo a la rentabilidad que resultaría de llevar a cabo el proyecto.

La reglamentación de las asociaciones público privadas con la ley 1508 de 2012, servirá como derrotero para implementar este tipo de proyectos en las necesidades relacionadas a la infraestructura vial del país. Una evidencia de esto, son los proyectos de la cuarta generación de concesiones y las autopistas de la prosperidad que se están adjudicando en este momento bajo la modalidad de APP de iniciativa pública.

## **2. INCIDENCIA DE LA LEY DE ASOCIACIONES PÚBLICO – PRIVADAS EN LAS NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN COLOMBIA SEGÚN LA EXPERIENCIA DE EXPERTOS.**

El presente capítulo se pretende documentar y analizar la información primaria recolectada a través de entrevistas realizadas a los diferentes expertos que de acuerdo a su experiencia y conocimiento en lo referido a las APP podrán dar una opinión acerca de la incidencia de las APP en las necesidades de la infraestructura en el país.

La recolección de la información primaria se hizo utilizando como instrumento una entrevista semiestructurada a diferentes profesionales que tienen relación directa o han desarrollado proyectos que se han ejecutado formando alianzas entre los sectores públicos y privados.

### **2.1 DOCUMENTACIÓN Y ANÁLISIS DE ENTREVISTAS A EXPERTOS EN EL DESARROLLO DE LAS ASOCIACIONES PÚBLICO – PRIVADAS**

La entrevista realizada a los expertos en el tema de las APP constó de siete (7) preguntas, con las cuales se pretende mostrar el acercamiento de cada experto con la ley APP, su desarrollo en los proyectos de infraestructura vial, su opinión frente a las asociaciones público – privadas y su importancia en la ejecución de los proyectos viales en el país; los beneficios o aspectos a mejorar en la ley APP; además de su modo de ver los procesos actuales que se están ejecutando o adjudicando bajo la modalidad de asociaciones público – privadas<sup>18</sup>.

Aunque la ley que reglamenta las asociaciones público – privadas tuvo iniciación en el año 2012, se puede decir que es relativamente una nueva modalidad de contratación o de ejecución de contrato, pero luego de la revisión documental y

---

<sup>18</sup> Anexo No, 1: Preguntas a expertos

documentación de las principales características se encontraron similitudes entre los proyectos viales desarrollados bajo las concesiones reglamentadas por la ley 80 de 1993 y los proyectos que se ejecutarán por la ley APP.

Para el desarrollo del capítulo, se contactaron expertos en el tema, como el Dr. Germán Vélez, Director General de Hatovial S.A.S. Concesión desarrollo vial Aburra Norte, el Dr. Antonio Vargas del Valle, Director del Proyecto Parques del Río, el Dr. Daniel Arango Perfetti Abogado de la firma de abogados Londoño&Arango y el Dr. Willington Gil Alzate abogado experto en el tema de las APP y en derecho contractual del sector público.

En la pregunta ¿Cuál es su primer acercamiento con las asociaciones público privadas? la mayoría de los entrevistados concuerdan en que el primer acercamiento con las asociaciones público privadas, viene desde los proyectos bajo la figura de concesión, reglamentada en la ley 80 de 1993.

Germán Vélez afirma que su primer acercamiento con la ley APP fue mediante revisiones a la ley durante su reglamentación en el congreso y posteriormente con su participación en la estructuración de diferentes proyectos de concesiones viales para la empresa a la cual trabajaba en años anteriores, Construcciones El Cóndor, luego continuó trabajando en ese tipo de proyectos, no solo en la estructuración, sino también en la construcción, operación y mantenimiento de concesiones viales, como la Concesión desarrollo vial Aburra Norte, la cual actualmente dirige y representa legalmente. Agrega además que el modelo de concesión reglamentado bajo la ley 80 de 1993, dio pie para reglamentar las asociaciones público privadas con la ley de APP ley 1508 de 2012<sup>19</sup>.

Antonio Vargas comenta que su primer acercamiento con la ley APP fue mientras se discutía su reglamentación en el congreso de la Republica pero aclara que a su

---

<sup>19</sup> Anexo No. 2: Audio E1 Dr. Germán Vélez P.

modo de ver, las APP existían desde mucho tiempo atrás con las llamadas concesiones, pero que hoy existe una gran diferencia debido a que con la reglamentación de las APP con la ley 1508 de 2012, existe un documento en el cual se dejan claro las reglas del juego tanto para el sector público como para el privado, por lo que piensa que las APP puede ser un modelo más organizado y estructurado en comparación con las concesiones que se tenían inicialmente<sup>20</sup>.

Los entrevistados que se dedican a lo jurídico y legal, en este caso Daniel Arango, responde que su primer acercamiento con las asociaciones público privadas Inicialmente fue mediante la literatura sobre desarrollo de proyectos de infraestructura en el derecho comparado. Posteriormente, una vez expedida la ley 1508 de 2012. Además, comenta que el contexto bajo el cual tuvo mayor acercamiento con la ley APP fue bajo el análisis de mecanismos jurídicos asociados al desarrollo de proyectos de infraestructura y las concesiones viales en el derecho comparado. Posteriormente, en la práctica, en la estructuración de manifestaciones de interés en la etapa de precalificación de las APP de iniciativa pública establecidas por la ANI para la adjudicación de concesiones de cuarta generación<sup>21</sup>.

De acuerdo a las respuestas que dieron las personas entrevistadas a la pregunta ¿De acuerdo a su experiencia cuáles considera usted que son los beneficios o impactos positivos que genera la implementación de esta ley en el país?, uno de los beneficios significativos de la implementación de la ley APP o Ley 1508 de 2012, sería el complemento entre los sectores público y privados, y su suma de esfuerzos para lograr un fin común. Así como también el intercambio de conocimientos o cualidades entre los sectores por ejemplo, el sector público se ha destacado por su conocimiento y poder en las leyes, en su planificación y organización para estructurar proyectos, mientras que el privado es fuerte en

---

<sup>20</sup> Anexo No. 3: Audio E2 Dr. Antonio Vargas del Valle

<sup>21</sup> Anexo No. 4: Entrevista transcrita E3 Dr. Daniel Arango P.

dirigir, gerenciar, financiar y gestionar proyectos, la suma de esas cualidades pueden aumentar las probabilidades de éxito en los proyectos.

Tal como lo comenta Germán Vélez en su respuesta, las APP en general permiten hacer obras, lo que se convierte en desarrollo para el país. Con la implementación de la ley APP se pueden suscribir contratos que permitan financiar obras y adelantar infraestructura que de otra forma no se hubiesen podido construir<sup>22</sup>.

Para Daniel Arango, el mayor beneficio de la ley APP será que con la implementación de la ley 1508 de 2012 se podrán involucrar capitales privados en la financiación, desarrollo y ejecución de proyectos de infraestructura. Permitirán a los gobiernos evitar o diferir el gasto en infraestructura sin renunciar a sus beneficios, además de obtener un ahorro en los recursos públicos que posteriormente pueden ser destinados a otro tipo de necesidades, tales como la educación, la salud entre otros<sup>23</sup>.

Luego de consolidar las respuestas se puede decir que entre los principales beneficios de la implementación de la ley 1508 de 2012, está que se podrán financiar los proyectos, facilitando su ejecución además con la ley APP se tendrá una estructura y un marco jurídico no sólo para los proyectos de infraestructura vial sino para cualquier tipo de infraestructura. El ahorro del gasto público será sin lugar a dudas un beneficio para el gobierno central, así como para los ciudadanos una disminución en la captación de impuestos para hacer obras públicas, debido a la inversión y financiación del privado.

A la pregunta ¿Cuáles considera usted que son los aspectos a mejorar, de la ley APP? Antonio Vargas responde, que la Ley de APP tiende a ser muy estricta en cuanto sus condicionamientos o reglas. Adicionalmente cree que la en la

---

<sup>22</sup> Anexo No. 2: Audio E1 Dr. Germán Vélez P.

<sup>23</sup> Anexo No. 4: Entrevista transcrita E3 Dr. Daniel Arango P.

implementación de la ley existe una necesidad de mejora urgente en cuanto a la forma de aprobar los proyectos, ya que según las reglas de la ley, los proyectos deben ser aprobados por el gobierno central, lo que demuestra una desconfianza del gobierno central hacia las regiones o hacia los gobiernos locales, por lo que a su parecer, se debería contar con una disponibilidad de recursos que permitan la integración entre las regiones y el gobierno central para que juntos y de acuerdo a las necesidades existentes en cada región, se aprueben o viabilicen proyectos de iniciativa APP que ayude a mejorar la calidad de vida de cada región<sup>24</sup>.

Por su parte Germán Vélez afirma que uno de los aspectos a mejorar en cuanto a la reglamentación de la ley de APP, sería el concepto de las unidades funcionales en los proyectos, ellos recomiendan o piensan que las unidades funcionales se acoten de acuerdo a cada tipo de proyecto y que su alcance no sea tan cerrado como por ejemplo, esperar hasta la operación de los proyectos de infraestructura vial para el pago de los tramos, ya que esto generaría sobrecostos, por la necesidad de financiar a tasas hasta del 10% el costo de ejecutar el proyecto, hasta que la unidad funcional esté cumplida a cabalidad. Los sobrecostos se darían debido al costo de la financiación, o costo del interés que de una u otra forma serían costos adicionales al proyecto, por ejemplo una vía que inicialmente valdría 200 mil millones de pesos, si dentro de las condiciones se tiene una unidad funcional establecida, como hasta el nivel de operación de la misma, se deberá financiar los 200 mil millones a una tasa de financiación, lo que tendría un costo en el tiempo, por lo que el costo total del proyecto, vendría siendo en total, los 200 mil millones que inicialmente costaba más el sobrecosto por financiarlos. En otras palabras, la definición y tratamiento actual de las Unidades Funcionales de Infraestructura como unidad de pago por las obras construidas, excluye en la práctica la posibilidad de desarrollar algunos proyectos de infraestructura por imposibilidad de acceso temprano a financiación estatal. Se deben plantear

---

<sup>24</sup> Anexo No. 3: Audio E2 Dr. Antonio Vargas del Valle

mejoras en las definiciones de las unidades funcionales con el fin de evitar el mayor costo financiero ocasionado por el alcance de las mismas<sup>25</sup>.

Con relación al tema riesgos, el abogado Daniel Arango cree que el esquema de distribución de riesgos para las APP de iniciativa privada desincentiva la estructuración de este tipo de proyectos por los particulares. Esto debido a que según la reglamentación, el particular debe asumir los límites máximos de la política de riesgos de los documentos Conpes y la única opción posible, en casos en los cuales no haya compromiso de recursos públicos es la extensión del plazo hasta en un 20%<sup>26</sup>.

Otro aspecto comentado por varios de los entrevistados es el tema de los indicadores de pago, debido a su doble sanción en la ejecución del proyecto. Por ejemplo la reglamentación de la ley define indicadores de pago tipo ambientales, que en algunos casos son los mismos indicadores que son sancionados por su incumplimiento en la licencia ambiental. Si el ejecutor del proyecto entra en incumplimiento de tal indicador estaría pagando doblemente la sanción, ante el ministerio por incumplimiento a la licencia ambiental y ante el cliente por incumplimiento al contrato. Aunque estos indicadores pueden servir para medir la gestión del ejecutor del contrato, es muy importante que en las condiciones contractuales de la APP no estén implícitamente repetidas tales sanciones.

Todos los entrevistados concuerdan en que los trámites para la evaluación de las asociaciones público privadas de iniciativa 100% privado presentadas ante el gobierno central son extensos, por lo que pueden volver el proceso ineficiente y así disminuir el interés de invertir o de participación del privado.

---

<sup>25</sup> Anexo No. 2: Audio E1 Dr. Germán Vélez P.

<sup>26</sup> Anexo No. 4: Entrevista transcrita E3 Dr. Daniel Arango P.

Según las respuestas de las personas entrevistadas a la pregunta, ¿cuál cree usted que es el sector que más se ha beneficiado con la implementación de la ley APP en el país? existe una opinión común en cuanto a la pluralidad de la ley, ya que puede ser aplicada en diferentes tipos de proyectos, y por ende puede beneficiar a varios sectores de la economía, pero Hasta el momento el desarrollo más relevante se ha presentado en el sector de la infraestructura y tiene que ver con los proyectos de asociación público privada que se han adjudicado para las concesiones de cuarta generación y autopistas de la prosperidad.

Otra de las preguntas que se hizo fue ¿Qué elementos considera que son los principales obstáculos para el desarrollo de proyectos a través de esta ley?, a lo cual, según Germán Vélez uno de los principales obstáculos para el desarrollo de proyectos a través de la ley de Asociaciones Público Privadas, es la limitación que le impusieron a las iniciativas privadas del sólo permitir el 20% de inversión del sector público para tales proyectos, con este hecho aunque el privado tenga las mejores intenciones de hacer una buena estructuración, disminuye su interés debido a la desigualdad de inversión que se tendrá para el desarrollo del contrato<sup>27</sup>.

Por otra parte, Daniel Arango y Willington Gil están de acuerdo en que la concepción que se tiene para la distribución de los riesgos especialmente en APP de iniciativa privada, en la cual la los riesgos son asumidos por el privado, es una limitante para el desarrollo de cualquier proyecto mediante la ley APP.

Antonio Vargas y Germán Vélez, creen que un obstáculo para la estructuración de proyectos bajo la ley 1508 de 2012 o ley APP, es la falta de un organismo de consulta que asesore a todos los Municipios interesados en estructurar tales proyectos; Municipios que por no ser capitales, como Medellín, Cali, Bogotá, y Barranquilla no cuentan con los recursos para hacerlo pero si tienen necesidades

---

<sup>27</sup> Anexo No. 2: Audio E1 Dr. Germán Vélez P.

en el ámbito social, hospitalario, de infraestructura vial, entre otras, que pueden mejorarse con proyectos desarrollados bajo esta modalidad.

Las respuestas de las personas entrevistadas a la pregunta ¿qué incidencia tendrá la ley APP en las necesidades de infraestructura vial en el país? fueron positivas y alentadoras, por ejemplo, el abogado Willington Gil Alzate afirma que la ley APP permitirá la inversión de recursos de capital privado, garantizará el buen manejo de los recursos públicos con lo que se desarrollará la infraestructura del país, un aspecto muy positivo que contribuirá con el desarrollo territorial y municipal que desde hace más de 60 años no se ha podido desarrollar por la regla fiscal, por la austeridad en el gasto público y por los recortes de presupuesto en cada gobierno nacional<sup>28</sup>. A partir de este punto de vista, se deja clara la importancia y el beneficio de la intervención del sector privado en el desarrollo de proyectos de infraestructura, ya que se convierte en un modelo eficiente, particularmente en los proyectos que se pretendan desarrollar con APPs de iniciativa privada sin recursos públicos, porque con tal iniciativa, se disminuye el gasto público y se amplía las posibilidades de ejecutar obras viales en el país; es necesario aclarar que la buena intención del privado no es suficiente, también se necesita compromiso por parte del gobierno central para la evaluación de las propuestas de forma segura y ágil.

Germán Vélez está de acuerdo con la incidencia positiva que tiene la ley APP en la infraestructura vial, ya que con su implementación se contará con la inversión del sector privado, y con tales inversiones se hace posible la ejecución de obras de infraestructura vial que el país ha necesitado durante años y que ha sido imposible realizarlas por la falta de recursos. Pero durante su respuesta aclara que los mismo beneficios en cuanto a inversión privada estaban con la ley 80 de 1993, y que además si lo ponen a escoger a él con cual trabajaría, elegiría la ley 80; lo explica desde el punto de vista de la reglamentación de la ley de APP, ya que a su

---

<sup>28</sup> Anexo No. 5: Audio E4 Dr. Willington Gil Alzate

forma de ver, es un modelo cerrado y para que un proyecto de asociación público privado funcione o sea rentable se debe ejecutar de forma creativa, sin tener en contra tantas camisas de fuerza como las unidades funcionales de tan amplios alcances, que terminan encareciendo los proyectos, y como bien es de esperarse un proyecto entre más costoso sea, menos rentable será para el privado<sup>29</sup>.

Por último y con el fin de evidenciar el avance de la implementación de la ley en el país, se les preguntó a los expertos ¿cuál es su opinión frente a los procesos actuales, tales como, concesiones 4G o autopistas de la prosperidad en cuanto a su forma de adjudicación?, y según Daniel Arango, en la estructura de los procesos de selección se optó por la conformación de listas de precalificados para concentrar posteriormente la licitación en la oferta técnica y económica. Las condiciones, exigencias y requisitos establecidos en la etapa de precalificación han influido en la limitada participación que se ha presentado en cada uno de los proyectos. Las exigencias asociadas a los requisitos habilitantes limitaron la participación de nacionales quienes se vieron en la obligación de asociarse con firmas extranjeras cuyo interés real en Colombia terminó siendo limitado. El hecho de limitar los interesados en presentar oferta, repercute en la pluralidad de la licitación, esto se comprobó en las audiencias de adjudicación de los proyectos de concesiones 4G y autopistas de la prosperidad en donde hubo procesos con un solo interesado en presentar oferta<sup>30</sup>.

Por otra parte, Germán Vélez y Willington Gil piensan que uno de los factores más determinantes por los cuales se puede concluir que los procesos fracasaron en cuanto al número de ofertas presentadas, es debido a temas de riesgos ya que, la gran mayoría serán asumidos por el contratista o el particular; además del alcance de las unidades funcionales en el proyecto; y por no alcanzar el cierre financiero en el mismo.

---

<sup>29</sup> Anexo No. 2: Audio E1 Dr. Germán Vélez P.

<sup>30</sup> Anexo No. 4: Entrevista transcrita E3 Dr. Daniel Arango P.

A partir de las entrevistas realizadas se puede decir que en términos generales la ley APP a través de su reglamentación para alianzas entre el sector público y el privado, aumenta la posibilidad de hacer inversiones de altos montos de capital con las cuales se puede desatrasar la infraestructura vial en el país.

Según las respuestas obtenidas y las opiniones adicionales de los expertos entrevistados, se puede decir que la ley app y su forma de reglamentar los procesos de asociación entre el sector público y el privado es similar a las concesiones reglamentadas bajo la ley 80 de 1993 pero que difieren en algunos puntos, tales como la definición de las unidades funcionales y los indicadores de pago de los proyectos que pueden ser problemáticos, debido a que estos factores tienden a encarecer las obras. Pero es claro, que la ley 1508 de 2012 es muy reciente y lo que se esperaría sería que el Estado vaya haciendo modificaciones a la ley, a través de decretos reglamentarios, de acuerdo a lo encontrado durante su implementación en los proyectos en curso.

Entre los puntos positivos a destacar de la implementación de la ley en el país, es que a través de esta, se le da la oportunidad a un privado de invertir en obras de infraestructura vial, obteniendo una rentabilidad y a su vez con esto, está cooperando con el desarrollo y progreso del país. Otro punto importante, es el de disminuir el gasto fiscal y bajar la captación de impuestos para hacer obras.

### **3. PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL BAJO LA MODALIDAD DE APP QUE SE ESTÁN DESARROLLANDO EN COLOMBIA**

Luego que el Congreso de la República decretará la ley 1508 de 2012, y estableciera la creación del Registro Único de Asociación Público Privada - RUAPP en su Artículo No. 25, así:

El Departamento Nacional de Planeación administrará y reglamentará la operación del Registro Único de Asociación Público Privada RUAPP, el cual será público y en el que se incorporarán los proyectos que el Gobierno Nacional o las entidades territoriales considera prioritarios, los proyectos de Asociación Público Privada en trámite tanto a nivel nacional y territorial, su estado de desarrollo, los proyectos de Asociación Público Privada que han sido rechazados. Las entidades territoriales deberán informar al RUAPP las iniciativas que desean desarrollar, las que se encuentren en trámite o en ejecución en su territorio.

A partir de la información relacionada en el RUAPP es posible identificar los proyectos de infraestructura vial que se pretenden desarrollar a través de la modalidad de asociaciones público privadas bajo las normas de la ley 1508 de 2012 y sus decretos reglamentarios.

Con la información encontrada, se creó una tabla con una lista consolidada de proyectos de infraestructura vial matriculados en el RUAPP, se hicieron los filtros convenientes y se analizaron los datos. Partiendo de los datos recopilados, se encontró que a la fecha existen 105 proyectos inscritos relacionados con proyectos viales en todo el país<sup>31</sup>.

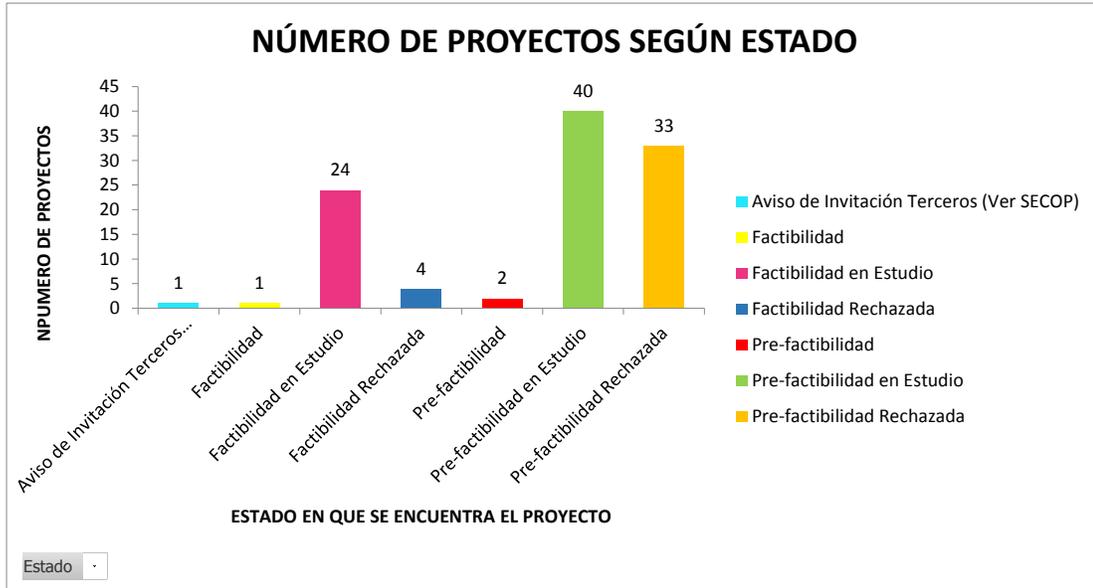
Del total de proyectos matriculados de infraestructura vial, el 38% está en estudio de prefactibilidad, el 42% de los proyectos fue rechazado por la entidad competente, el 22% está en la etapa del estudio de la factibilidad. Del total de los proyectos, se encontró que sólo el 1% habían logrado obtener una respuesta

---

<sup>31</sup> Anexo No. 6: Listado general de proyectos de infraestructura vial matriculados en el RUAPP

favorable en la evaluación de los estudios de factibilidad, tal y como se muestra en el gráfico 7<sup>32</sup>.

**Gráfico 7. Proyectos APP de Infraestructura Vial según su Estado**



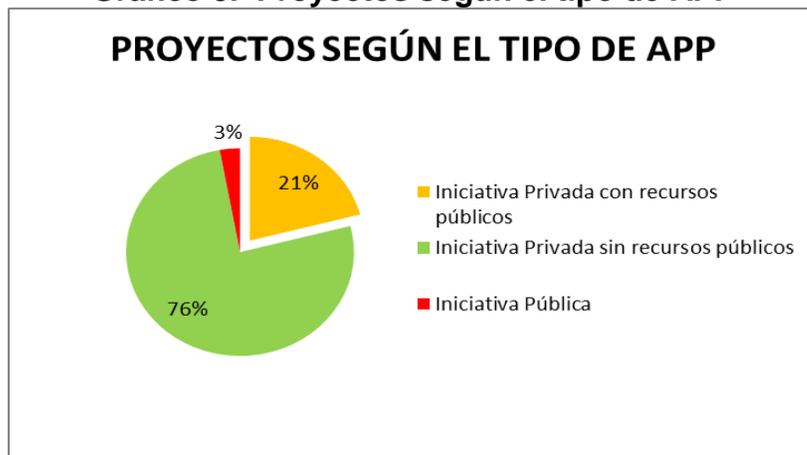
Fuente: primaria

De los proyectos matriculados en el RUAPP de infraestructura vial, se tienen que 80 de ellos se inscribieron bajo la modalidad de asociación pública privada de iniciativa privada sin recursos públicos, de los cuales el 68% de estos proyectos es de orden nacional. Asimismo, se presentaron 22 APPs de iniciativa privada con recursos públicos y los 3 restantes corresponden a APPs de iniciativa pública<sup>33</sup>. Este hecho muestra el gran interés del sector privado de invertir en la infraestructura vial, ya que la mayor proporción de proyectos está concentrada en el tipo de APP que no cuenta con inversión de capital por parte del estado para el desarrollo de los mismos. Tal como se puede ilustrar en el gráfico 8.

<sup>32</sup> Anexo No. 6: Listado general de proyectos de infraestructura vial matriculados en el RUAPP

<sup>33</sup> Anexo No. 6: Listado general de proyectos de infraestructura vial matriculados en el RUAPP

**Grafico 8. Proyectos según el tipo de APP**



Fuente: Primaria

Analizando los proyectos inscritos bajo la modalidad de APP de iniciativa pública se evidencia que uno de ellos, se encuentra en la etapa de factibilidad, este proyecto corresponde a la “Modernización Terminal de Pasajeros Aeropuerto Internacional Matecaña”. Los dos proyectos restantes se encuentran en prefactibilidad y corresponden a “Concesión de los Aeropuertos de Barranquilla y Sur-Occidente (Armenia-Neiva-Popayán)” y “Metro Ligero Regional Urbano - Corredor de Occidente”. Ver gráfico 9

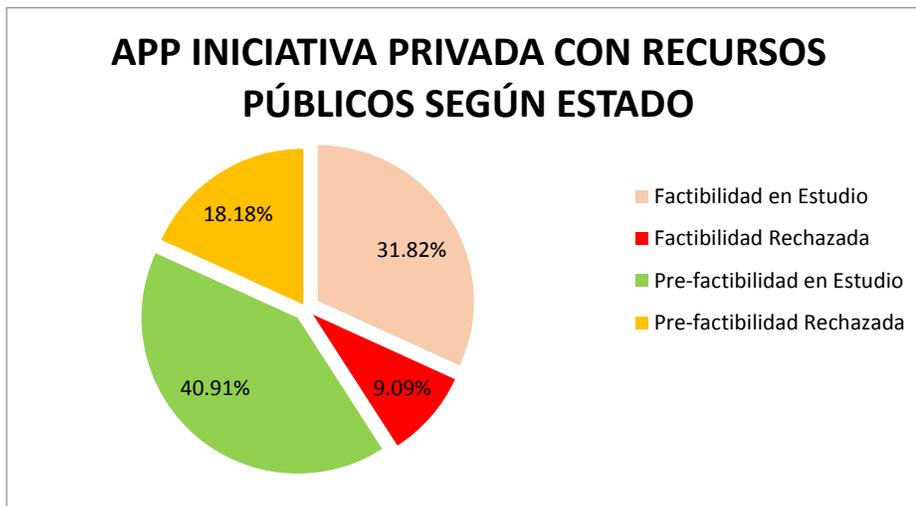
**Grafico 9. APP de Iniciativa Pública Según Estado**



Fuente: primaria

Por otra parte los proyectos inscritos bajo la modalidad de APP de iniciativa privada con recursos públicos encontrados, fueron en total 22 proyectos, que tienen alcances desde el mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de tramos de vías, hasta de reconstruir, mantener y explotar líneas férreas. De los proyectos enmarcados en esta iniciativa se tiene que el 40% se encuentran en estudio de pre factibilidad; 7 proyectos que corresponden al 31% están en estudios de factibilidad. El 18% fueron rechazados en la etapa de pre factibilidad y el 9% restante los rechazaron en la factibilidad<sup>34</sup>. Las causas de rechazo pueden ocasionarse por varios factores, entre los cuales están, necesidad de inversiones mayores al 20% del costo total por parte de sector público, no se tenía contemplado el proyecto en los POT, ya existía una licitación pública para ese proyecto en particular, entre otros. Esto se puede evidenciar en el grafico 10.

**Grafico 10. APP de iniciativa privada con recursos públicos según Estado**



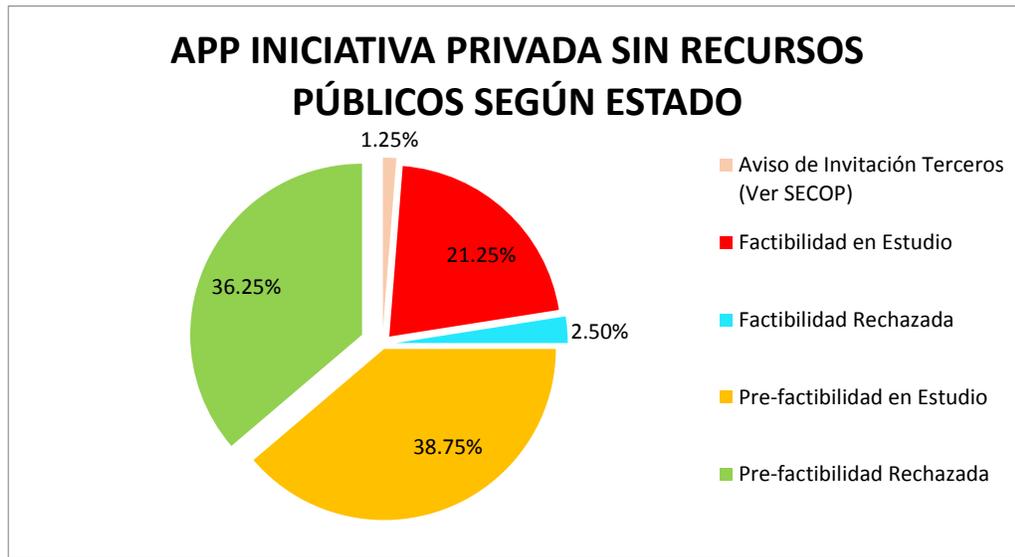
Fuente: primaria

El tipo de APP de iniciativa privada sin recursos públicos, es el que mayor aceptación ha tenido entre las tres modalidades. A la fecha se encuentran matriculados 80 proyectos bajo esta modalidad, los cuales corresponden al 76%

<sup>34</sup> Anexo No. 6: Listado general de proyectos de infraestructura vial matriculados en el RUAPP

del total de proyectos de infraestructura vial en el RUAPP. Analizando el estado en que se encuentran tales proyectos, se tiene que el 38% están en la realización de estudios de prefactibilidad, aunque la misma proporción haya sido rechazada durante esta etapa. El 21% está desarrollando los estudios de factibilidad y solo el 1% ha pasado esta etapa<sup>35</sup>. Ver gráfico 11.

**Gráfico 11. APP de Iniciativa Privada sin recursos públicos según Estado**



Fuente: primaria

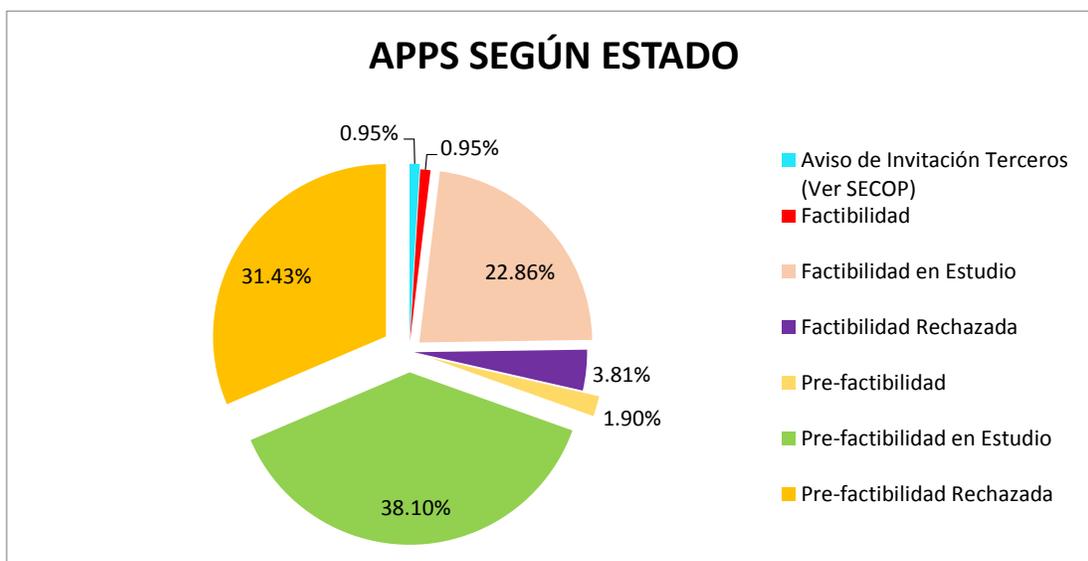
En términos generales se puede evidenciar la importancia de la reglamentación de las asociaciones público privadas bajo la ley 1508 de 2012, ya que fue el precedente para generar interés entre los sectores para invertir en proyectos de esta modalidad. En los tres años que han transcurrido desde la implementación de la ley, se han inscrito en el Departamento Nacional de Planeación a través del RUAPP 105 proyectos, de los cuales 80 se matricularon bajo la condición de no necesitar de inversión por parte del Estado para su ejecución, lo que sin lugar a dudas es un beneficio para el país, ya que disminuiría el gasto público, la población no pagaría altos impuestos para ejecutar obras, además que con las

<sup>35</sup> Anexo No. 6: Listado general de proyectos de infraestructura vial matriculados en el RUAPP

intervenciones que se harían en las vías nacionales, aumentaría el desarrollo económico y social del país.

Aunque queda claro el interés del privado en participar en asociaciones con el sector público para la ejecución de proyectos, es desalentador ver que solo el 0.95% de los proyectos inscritos en el RUAPP, pasó a una etapa posterior a la factibilidad<sup>36</sup>. Ver gráfico 12.

**Gráfico 12. Tipos de APPS según su Estado Actual**



Fuente: Creación propia

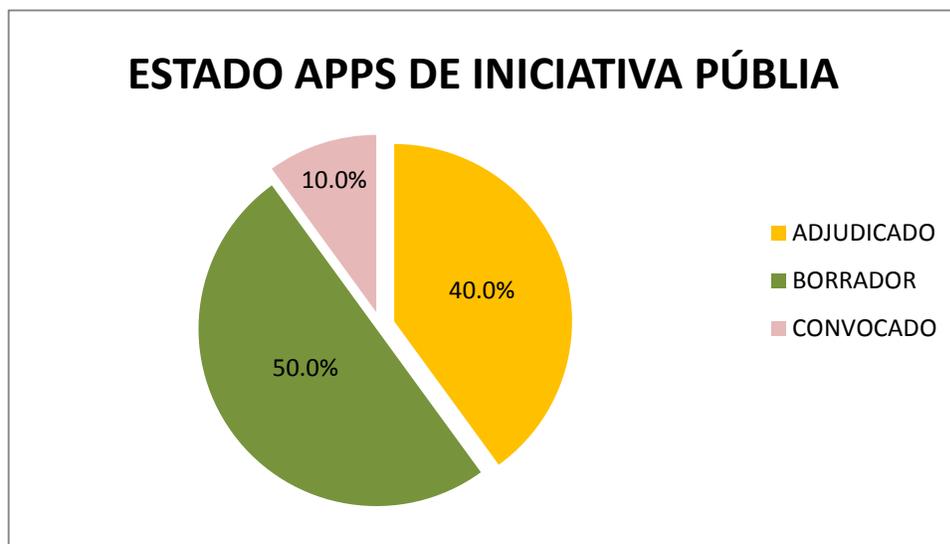
La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI como entidad competente para estructurar proyectos de asociaciones público privadas, lanzó a licitación pública las denominadas concesiones de cuarta generación y autopistas de la prosperidad, bajo el esquema de APP. Por ser procesos de obra pública, las entidades están en la obligación de publicarlos en la página de Colombia compra.

<sup>36</sup> Anexo No. 6: Listado general de proyectos de infraestructura vial matriculados en el RUAPP

Con el fin de documentar y analizar tales proyectos y su estado en el que se encuentran actualmente se anexa la lista consolidada de proyectos APP<sup>37</sup>.

De los datos obtenidos con la información recopilada se encontró, que a la fecha la ANI ha sacado por licitación pública 20 procesos, con los que pretende adjudicar la primera y segunda ola de las concesiones 4G y las Autopistas de la prosperidad, la primera fase de estos procesos fue una etapa de precalificación, en donde limitaron el número de personas que podrán presentar ofertas a un máximo de 10 oferentes<sup>38</sup>. El estado actual de los 20 procesos identificados se ilustra en el gráfico 13.

**Gráfico 13. Estado Actual de APPS de Iniciativa Pública**



Fuente: primaria

De los 20 proyectos de APP de iniciativa pública emitidos por la ANI, el 50% de estos proyectos se encuentran en estado de borrador o en proyecto de pliego de condiciones. El 10% está a la espera de la audiencia de adjudicación y el 40% restante se encuentra adjudicado. De la adjudicación de dichos procesos se puede

<sup>37</sup> Anexo No. 7: Listado consolidado de proyectos APP en proceso de licitación

<sup>38</sup> Anexo No. 7: Listado consolidado de proyectos APP en proceso de licitación

decir que no fue la esperada, ya que en proyectos como, Conexión pacífico 2, sólo presentó oferta un proponente, (P.S.F. Concesión La Pintada) que resultó adjudicatario al no tener competidores, esto va en contra de los principios de las entidades públicas en cuanto a tener pluralidad de interesados y varias opciones para poder escoger la oferta que más beneficio le aporte al proyecto<sup>39</sup>.

Aunque la implementación de la ley 1508 de 2012 con la que se reglamenta las asociaciones público privadas – APP es reciente, con apenas 3 años desde su publicación, se puede decir que la aceptación de dicha ley ha sido significativa, debido al número de inscripciones de proyectos que se evidencian en el registro único de asociaciones público privada (RUAPP), en el que a la fecha hay 105 proyectos inscritos donde la mayor parte es de APP por iniciativa privada, lo que demuestra el gran interés del sector privado en participar en el desarrollo vial del país.

Asimismo es importante mencionar el esfuerzo del sector público en sacar a licitación 20 procesos por APP en un año, y además adjudicar 7 proyectos de concesiones de cuarta generación y autopistas de la prosperidad. Esto sin duda alguna, aumentará el desarrollo vial y por ende económico del país, aumentará la inversión extranjera, y las vías que se construirán servirán de conexión entre las ciudades del interior y las que están cercanas a los puertos por lo que se reducirá el tiempo de viaje y por ende bajará el costo del transporte de carga.

En términos generales, la implementación de la ley 1508 y el estado actual de los proyectos que están en proceso de licitación y adjudicación, además de los matriculados en el RUAPP, muestran lo que viene para el país en cuanto a infraestructura vial. Se espera que con la ejecución de los 20 proyectos de APP por iniciativa pública estructurados por el Estado, se construyan, se mantengan y se rehabiliten muchos tramos de carreteras en todo el territorio nacional, lo que

---

<sup>39</sup> Anexo No. 7: Listado consolidado de proyectos APP en proceso de licitación

aumentará el desarrollo social y económico para las regiones aledañas a las intervenciones que se planean realizar.

## CONCLUSIONES

Los proyectos de infraestructura vial en el país, comenzaron a desarrollarse en la década de los 90 con las primeras generaciones de concesiones, en las cuales se presentaron todo tipo de problemas, desde su estructuración por diseños deficientes o por su mala planeación, en su ejecución por cambios en las cantidades de obra, por tener un inventario incompleto de predios disponibles, entre otros. La falta de experiencia del sector público en el desarrollo de este tipo de proyectos, fue otro inconveniente para lograr buenos resultados, donde la mayor parte de los riesgos eran asumidos por el Estado, lo que aumentó el gasto público. La consolidación de estos hechos sirvió en gran medida para reglamentar las asociaciones público privadas en el país.

Las Asociaciones público privadas le permitirán a los gobiernos obtener eficiencia en la gestión del gasto en infraestructura. Una adecuada conceptualización y aproximación de esta figura permitirá materializar la generación de “valor por dinero”, esto es, el servicio puede ser entregado a un costo menor por el sector privado, con relación a que el mismo fuera proporcionado por el sector público bajo un esquema de obra pública tradicional.

La reglamentación de la ley 1508 de 2012 le dio un marco jurídico a las asociaciones público privadas para el desarrollo de proyectos de cualquier tipo de infraestructura, bajo la concepción de suscribir contratos con los que se puedan financiar obras y adelantar la infraestructura que con el modelo tradicional de contratos de obra pública no se hubieran podido construir debido a las altas inversiones que se necesitarían.

En Colombia, la mayor parte de los municipios no cuenta con la infraestructura y la capacidad para estructurar este tipo de proyectos, por lo que se hace evidente la necesidad de contar con un ente de consulta que preste servicios de asesoría a

todos los municipios de la nación para la estructuración de proyectos de asociación público privada. Medellín es el único municipio del país que cuenta con una dependencia encargada de la estructuración de proyectos APP. Adicionalmente este organismo público debe proveer conocimiento a los municipios y en general a todos los interesados, a través de asesorías, capacitaciones y enviando documentación acerca de la importancia de las APP y su forma de desarrollarse.

Los expertos entrevistados coinciden que aunque la reglamentación de las asociaciones público privadas con la ley 1508, deja un marco jurídico establecido y unas reglas claras para su desarrollo, tiene puntos concretos que se deben mejorar, según la experiencia de las personas entrevistadas, el alcance establecido según la ley para las unidades funcionales en los proyectos de infraestructura vial, es muy amplio lo que encarece a los proyectos, por la necesidad de financiarlo hasta que se cumpla lo pactado en dichas unidades funcionales.

Del total de proyectos viales bajo la modalidad de APP inscritos en el Registro Único de Asociaciones Público Privadas – RUAPP el 76% de los proyectos son de iniciativa privada sin recursos del estado, lo que da una idea acerca del poco interés del sector público en estructurar este tipo de proyectos, o también puede ser un indicio acerca del poco conocimiento de los entes públicos acerca de los beneficios que implica desarrollar proyectos bajo esta modalidad. Solo el 3% de los proyectos matriculados son de iniciativa pública.

En la realización de la monografía hubo dificultades a la hora de hacer las entrevistas a los expertos, debido a que se lo impedían sus compromisos laborales. Otra de las dificultades durante el desarrollo del trabajo, es que en el país existen pocas investigaciones relacionadas con el tema de análisis.

Adicionalmente son pocas las personas que están capacitadas o que tienen conocimiento en el tema de las APP.

El objetivo general del trabajo se cumplió satisfactoriamente puesto que se pudo identificar la importancia de la ley Asociaciones Público – Privadas en los proyectos de Infraestructura vial en Colombia, a partir de fuentes de la recolección de datos de tipo secundarias relacionadas con el desarrollo e implementación de la ley, así como también en las entrevistas realizadas a los expertos en donde hubo una opinión común en cuanto a lo positivo e importante que era para el país implementar proyectos bajo el modelo de APP para el desarrollo vial, y por ende económico y social del país.

Para el desarrollo de la investigación se planteó como hipótesis que la Ley 1508 de 2012 o Ley APP, juega un papel muy importante para el futuro de la infraestructura vial Colombiana, ya que sirve para reglamentar la forma como se ejecutarán los proyectos bajo el esquema de APP, lo que permite que el sector público y privado trabaje de forma conjunta para el desarrollo vial del país. Esta afirmación pudo corroborarse, ya que a partir de los datos analizados se demostró que desde la publicación de la ley, ha aumentado el interés de inversión en el sector privado, y han salido aproximadamente 20 procesos licitatorios bajo el esquema de APP con los que el Estado pretende intervenir la mayor parte de los tramos de carreteras existentes y además la construcción de nuevas vías en todo el territorio nacional.

Para futuras investigaciones se pueden tener en cuenta temas, como, la financiación en los proyectos de infraestructura bajo la modalidad de APP; las diferencias entre las concesiones reglamentadas bajo la ley 80 de 1993 y la ley 1508 de 2012 y cuál sería de mayor utilidad para la ejecución de proyectos de infraestructura vial; el tema de riesgos derivados de la estructuración y ejecución de proyectos de infraestructura vial bajo la modalidad de APP; El proceso bajo el

cual el Estado evalúa las propuestas de proyectos inscritos por privados al RUAPP. Estos temas pueden ampliar el conocimiento existente relacionado con las APP y puede ayudar a empresas interesadas en estructurar un proyecto a través de la ley 1508 a tener una idea de cómo es el funcionamiento y los requisitos para desarrollarlo.

La investigación realizada podrá servir como referencia para futuros interesados en el tema de las APP, ya que esta monografía tuvo la finalidad de identificar y dejar documentado la importancia que tiene la ley 1508 en la infraestructura vial en Colombia; en donde se plasmaron las principales características, los tipos de APP, el estado actual en que se encuentra el desarrollo y la implementación de la ley, entre otros. Esta monografía, servirá de herramienta para que la academia, los entes territoriales y el sector empresarial pueda conocer la modalidad de ejecutar proyectos mediante asociaciones público privadas, y más aún porque es muy poco lo investigado con relación al tema en el país.

## **BIBLIOGRAFÍA**

ACOSTA, Olga Lucía, ROZAS BALBONTIN, Patricio, SILVA, Alejandro: Desarrollo vial e impacto fiscal del sistema de concesiones en Colombia. Santiago de Chile 2008.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN: Asociaciones público privadas – APP – en Infraestructura en Colombia. Bogotá 2014.

DOCUMENTO CONPES: Proyectos viales bajo el esquema de asociaciones público privadas: cuarta generación de concesiones viales. Bogotá 2013.

MILLAN, Germán: Asociaciones público-privadas para el desarrollo de infraestructura y la provisión de servicios públicos. México 2009.

ORTIZ, Luis Javier: La Infraestructura en Colombia una Historia Desgraciada. Colombia 2012.

PRIETO MUÑOZ, Wilman: Concesiones viales en Colombia, Colombia 2002

## CIBERGRAFÍA

Video primera ola de la 4G de Concesiones. [En Línea]. (Enero de 2014). (Consultado 7 octubre 2014), Disponible en <http://www.ani.gov.co/contenido-destacado/video-primer-ola-4g-9480>.

Presentación Asociaciones Público Privadas – APP – en Infraestructura en Colombia. [En Línea]. (Diciembre de 2014). (Consultado 11 diciembre 2014), Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Participacin%20privada%20en%20proyectos%20de%20infraestructu/Oficial%20Diciembre.pdf>

Listado de General de Proyectos RUAPP. [En Línea]. (Enero de 2013). (Consultado 7 octubre 2014), Disponible en <https://saga.dnp.gov.co/PortalSaga/Default.aspx?txtAplicacion=SAGA&txtUrl=https://saga.dnp.gov.co/ruapp/>

Abecé Asociaciones Público Privadas. [En Línea]. (Enero de 2013). (Consultado 3 octubre 2014), Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Participacin%20privada%20en%20proyectos%20de%20infraestructu/ABC%20APP.pdf>

Procesos de APP vigentes. [En Línea]. (Diciembre de 2012). (Consultado 30 octubre 2014), Disponible en <https://www.contratos.gov.co/consultas/inicioConsulta.do>

Ley 1508 de 2012. [En Línea]. (Diciembre de 2012). (Consultado 30 octubre 2014), Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Participacin%20privada%20en%20proyectos%20de%20infraestructu/Ley%201508%20de%202012.pdf>

## ANEXO A. DERROTERO DE PREGUNTAS DE LA ENTREVISTA

Tema a investigar: Importancia de las Asociaciones Público Privadas en los proyectos de Infraestructura Vial en Colombia.

Preguntas a expertos para el desarrollo de la investigación:

1. ¿Cuál fue su primer acercamiento con las asociaciones público privadas?
2. ¿Bajo qué contexto se dio este primer acercamiento con las APPs?
3. ¿De acuerdo a su experiencia cuáles considera usted que son los beneficios o impactos positivos que genera la implementación de esta ley en el país?
4. ¿Cuáles considera usted que son los aspectos a mejorar, de la ley APP?
5. ¿Cuál cree usted que es el sector que más se ha beneficiado con la implementación de la ley APP en el país? (Social, infraestructura, etc)
6. ¿Qué elementos considera que son los principales obstáculos para el desarrollo de proyectos a través de esta ley?
7. ¿Cuál es su opinión frente a los procesos actuales, tales como, concesiones 4G o autopistas de la prosperidad en cuanto a su forma de adjudicación?
8. Puede agregar alguna apreciación personal con relación a la Ley APP.

Tema a investigar: Importancia de las Asociaciones Público Privadas en los proyectos de Infraestructura Vial en Colombia.

Preguntas a expertos para el desarrollo de la investigación:

1. ¿Cuál fue su primer acercamiento con las asociaciones público privadas?

R/ Inicialmente, en literatura sobre desarrollo de proyectos de infraestructura en el derecho comparado. Posteriormente, una vez expedida la ley 1508 de 2012.

2. ¿Bajo que contexto se dio este primer acercamiento con las APPs?

R/Bajo el análisis de mecanismos jurídicos asociados al desarrollo de proyectos de infraestructura y las concesiones viales en el derecho comparado. Posteriormente, en la práctica, en la estructuración de manifestaciones de interés en la etapa de precalificación de las APP de iniciativa pública establecidas por la ANI para la adjudicación de concesiones de cuarta generación.

3. ¿De acuerdo a su experiencia cuáles considera usted que son los beneficios o impactos positivos que genera la implementación de esta ley en el país?

R/Permitirá involucrar capitales privados en la financiación, desarrollo y ejecución de proyectos de infraestructura. Permitirán a los gobiernos evitar o diferir el gasto en infraestructura sin renunciar a sus beneficios.

4. ¿Cuáles considera usted que son los aspectos a mejorar, de la ley APP?

R/ El esquema de distribución de riesgos para las APP de iniciativa privada desincentiva la estructuración de este tipo de proyectos por los particulares. Según la reglamentación, el particular debe asumir los límites máximos de la política de riesgos de los documentos Conpes y la única opción posible, en casos en los cuales no haya compromiso de recursos públicos es la extensión del plazo hasta en un 20%.

La definición y tratamiento actual de las Unidades Funcionales de Infraestructura como unidad de pago por las obras construidas, excluye en la práctica la posibilidad de desarrollar algunos proyectos de infraestructura

por imposibilidad de acceso temprano a financiación estatal, es el caso de los túneles.

5. ¿Cuál cree usted que es el sector que más se ha beneficiado con la implementación de la ley APP en el país? (Social, infraestructura, etc)

R/Hasta el momento el desarrollo más relevante se ha presentado en infraestructura y tiene que ver con los proyectos de asociación público privada que se han adjudicado para las concesiones de cuarta generación.

6. ¿Qué elementos considera que son los principales obstáculos para el desarrollo de proyectos a través de esta ley?

R/Por una parte, la concepción que se tiene para la distribución de los riesgos especialmente en APP de iniciativa privada. La estructuración financiera de APPs diferente de infraestructura vial mediante contratos de concesión resulta compleja y de difícil materialización, ello dificultará la materialización de proyectos sociales y de infraestructura urbana.

- 7.Cuál es su opinión frente a los procesos actuales, tales como, concesiones 4G o autopistas de la prosperidad en cuanto a su forma de adjudicación?

R/En la estructura de los procesos de selección se optó por la conformación de listas de precalificados para concentrar posteriormente la licitación en la oferta técnica y económica. Las condiciones, exigencias y requisitos establecidos en la etapa de precalificación han influido en la limitada participación que se ha presentado en cada uno de los proyectos. La exigencias asociadas a los requisitos habilitantes limitaron la participación de nacionales quienes se vieron en la obligación de asociarse con firmas extranjeras cuyo interés real en Colombia terminó siendo limitado.

8. Puede agregar alguna apreciación personal con relación a la Ley APP.

R/Se trata de un mecanismo de avanzada que le permitirá a los gobiernos obtener eficiencia en la gestión del gasto en infraestructura. Una adecuada conceptualización y aproximación de esta figura permitirá materializar la generación de “valor por dinero”, esto es, el servicio puede ser entregado a un costo menor por el sector privado, con relación a que el mismo fuera proporcionado por el sector público bajo un esquema de obra pública tradicional.

ANEXO F - LISTADO GENERAL DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL MATRICULADOS EN EL RUAPP

No.	Tipo APP	Objeto	Entidad Estatal Competente	Estado	Orden
1	Iniciativa Pública	Objeto 1: "Administración, operación, mantenimiento, explotación comercial, adecuación, modernización y reversión del lado aire y del lado tierra del aeropuerto Ernesto Cortissoz que sirve a la ciudad de Barranquilla". Objeto 2: "Administración, operación, mantenimiento, explotación comercial, adecuación, modernización y reversión del lado aire y del lado tierra de los aeropuertos de la zona sur-occidental la cual, para todos los efectos se entiende que está integrada por los Aeropuertos El Edén de Armenia, Benito Salas de Neiva, y Guillermo León Valencia de Popayán"	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad	Nacional
2	Iniciativa Pública	Construcción, modernización y adecuación del lado tierra del Aeropuerto Internacional Matecaña y la administración, operación, mantenimiento, explotación comercial y reversión del lado aire y del lado tierra del Aeropuerto Internacional Matecaña que sirve a la ciudad de Pereira	Aeropuerto Internacional de Matecaña	Factibilidad	Departamental
3	Iniciativa Pública	Estructurar el sistema de transporte regional troncoalimentado. Metro Ligero Regional Urbano - Corredor de Occidente desde la Estación de la Sabana hasta la Estación Facatativá en el municipio del mismo nombre.	Empresa Férrea Regional S.A.S	Pre-factibilidad	Departamental
4	Iniciativa Privada con recursos públicos	Mejoramiento y rehabilitación, administración, operación y mantenimiento de los corredores viales Cumbuco - Manizales e Ibagué - Mariquita - Honda	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Factibilidad en Estudio	Nacional
5	Iniciativa Privada con recursos públicos	Administración, operación y mantenimiento de la vía Barrancabermeja - Litzama y Rehabilitación, administración, operación y mantenimiento de la vía La Fortuna - Lebrija	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
6	Iniciativa Privada con recursos públicos	Construcción, Mejoramiento y Rehabilitación del Corredor Vial Rio Negro - San Alberto	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
7	Iniciativa Privada con recursos públicos	Estudios y diseños, gestión social, gestión ambiental, gestión predial, construcción, rehabilitación, administración, financiación, explotación económica y comercial, operación y mantenimiento del proyecto conexión vial de Bogotá - "Ruta de la Independencia"	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
8	Iniciativa Privada con recursos públicos	Construcción del ferrocarril entre Buenaventura - Palmira - zona de Bogue - Neiva - Villavieja - Puerto Galán	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
9	Iniciativa Privada con recursos públicos	Implantación de un Light Rail Transit (LRT) en Bogotá Corredor de Occidente - Estación de la Sabana - Facatativá	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Factibilidad en Estudio	Nacional
10	Iniciativa Privada con recursos públicos	Implantación de un Light Rail Transit en Bogotá Corredor Sur: estación de la Sabana - Soacha	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Factibilidad en Estudio	Nacional
11	Iniciativa Privada con recursos públicos	Tramo 1: Reconstruir, modernizar, administrar, operar, mantener y explotar la línea férrea de Bogotá a la estación de San Antonio Tramo 2: Reconstruir, modernizar, administrar, operar, mantener y explotar la línea férrea de la estación de San Antonio a Zipaquirá	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
12	Iniciativa Privada con recursos públicos	Mejorar las condiciones de los puentes que se encuentran en la Red Vial Nacional mediante la construcción, repotenciación, rehabilitación, mantenimiento, monitoreo y atención de emergencias	Instituto Nacional de Vías - INVÍAS-	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
13	Iniciativa Privada con recursos públicos	Mejoramiento y Rehabilitación de la vía Singa - El Secreto	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
14	Iniciativa Privada con recursos públicos	Ejecutar por el sistema de concesión, obras de infraestructura vial de estratégica importancia para los departamentos de Bolívar y Atlántico.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
15	Iniciativa Privada con recursos públicos	Diseñar, suministrar, construir, integrar, operar y mantener los sistemas e componentes necesarios para la puesta en marcha del corredor férreo de occidente, así como de su explotación	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
16	Iniciativa Privada con recursos públicos	Diseño, construcción, operación y mantenimiento de segundas calzadas Calagá de Oro - La Ye - Sahagún - Chinij, Chinij - Sampulés, Diseño, construcción, operación y mantenimiento de Variante en el municipio de Sahagún. Variante en el municipio de Chinij, y Variante en el municipio de Sampulés. Diseño, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento de calzadas actuales Planeta Rica - La Ye y La Ye - Sinceltés.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
17	Iniciativa Privada con recursos públicos	Proyecto de Asociación Público Privada, para la construcción, puesta en marcha, mantenimiento y explotación de una línea ferroviaria (en vía doble) que parte de la Estación Central de la Sabana hasta el municipio de Facatativá.	Empresa Férrea Regional S.A.S	Factibilidad en Estudio	Departamental
18	Iniciativa Privada con recursos públicos	Proyecto de Asociación Público Privada, para la construcción, puesta en marcha, mantenimiento y explotación de una línea ferroviaria (en vía doble) que parte de la Estación Central de la Sabana, en Bogotá, y siguiendo el trazado del antiguo Ferrocarril del Sur (salvo al atravesar bosa) llega hasta el municipio de Soacha.	Empresa Férrea Regional S.A.S	Factibilidad en Estudio	Departamental
19	Iniciativa Privada con recursos públicos	Reconstruir, modernizar, administrar, operar, mantener y explotar la línea férrea de la estación de San Antonio a Zipaquirá. Tramo suburbano (sobre la ruta Zipaquirá - San Antonio) (estación ferroviaria ubicada en la calle 183 de Bogotá)	Empresa Férrea Regional S.A.S	Pre-factibilidad en Estudio	Departamental
20	Iniciativa Privada con recursos públicos	Determinar la viabilidad técnica, legal, ambiental y financiera, para Reconstruir, modernizar, administrar, operar, mantener y explotar la línea férrea de Bogotá a Zipaquirá	Empresa Férrea Regional S.A.S	Pre-factibilidad en Estudio	Departamental
21	Iniciativa Privada con recursos públicos	Concesión de infraestructura ferroviaria urbana, contemplando las áreas de diseño, la construcción, financiamiento, conservación y explotación de las inversiones propuestas sobre un sistema de transporte público sobre rieles (Tranvía) de la calle 19 con carrera 3, bajando hasta la estación de la Sabana y desde ahí por todo el corredor férreo hasta Fontibón hasta llegar a la carrera 111 (Km 11 de la vía férrea).	Transmilenio S.A.	Factibilidad Rechazada	Municipal
22	Iniciativa Privada con recursos públicos	Proyecto de Asociación Público Privada de iniciativa privada, para la construcción, puesta en marcha, mantenimiento y explotación de una línea ferroviaria (en vía doble) que parte de la Estación Central de la Sabana hasta el municipio de Facatativá.	Transmilenio S.A.	Factibilidad en Estudio	Municipal
23	Iniciativa Privada con recursos públicos	Proyecto de Asociación Público Privada de iniciativa privada, para la construcción, puesta en marcha, mantenimiento y explotación de una línea ferroviaria (en vía doble) que parte de la Estación Central de la Sabana, en Bogotá, y siguiendo el trazado del antiguo Ferrocarril del Sur (salvo al atravesar bosa) llega hasta el municipio de Soacha.	Transmilenio S.A.	Factibilidad en Estudio	Municipal
24	Iniciativa Privada con recursos públicos	Estructuración, diseño, operación y financiación y mantenimiento del metro ligero en Bogotá con trazado por el corredor de la Carrera Séptima desde el Portal 20 de Julio hasta la Calle 113, allí termina con la Carrera Novena hasta la Calle 199	Transmilenio S.A.	Factibilidad Rechazada	Municipal
25	Iniciativa Privada con recursos públicos	Construcción y operación de un sistema de transporte moderno tipo Metro Ligero en el corredor Férreo de Occidente entre la Estación de "La Sabana" y "Facatativá"	Transmilenio S.A.	Pre-factibilidad en Estudio	Municipal
26	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Estudios, Diseños, Construcción, Operación, Mantenimiento, Gestión Social, Predial y Ambiental de la segunda calzada de la vía Ibagué - Cajamarca, y Operación y Mantenimiento del Sistema Vial (Variante Chivara, Variante Guadalupe, Guanday - Ibagué, Guanday - Espinal, Variante Picalé, Rama Norte y Trazado Extente Ibagué - Cajamarca)	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Aviso de Invitación Terceros (Ver SECOP)	Nacional
27	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción de Obras, Administración, Operación y Mantenimiento del Corredor Vial Granada - Villavieja - Puerto Armenta y Anillo Vial de Villavieja y Accesos a la ciudad.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Factibilidad en Estudio	Nacional
28	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción de Obras, Administración, Operación y Mantenimiento del Corredor Vial Doble Calzada El Almirado - Barcelona - Calarcá y Administración, Operación y Mantenimiento del Corredor Vial Calarcá - Calamarca.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
29	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción y rehabilitación, administración, operación y mantenimiento del corredor vial Guaduas - Puerto Bogotá - Honda - Mariquita	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
30	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Mejoramiento, Rehabilitación, Operación y Mantenimiento de la carretera Girardot - Cambao - Puerto Bogotá en el departamento de Guandamara	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
31	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción, Rehabilitación, Operación y Mantenimiento del Sistema Vial para la Conexión de los Departamentos del Cesar y la Guajira.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Factibilidad en Estudio	Nacional
32	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Administración, Operación y Mantenimiento del corredor vial Zipaquirá (T Portachuelo) - Bucaramanga y terminación de construcción de segunda calzada del corredor vial Zipaquirá (T Portachuelo) - Ubaté	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
33	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción de una nueva calzada y el mejoramiento de la calzada existente entre Chirajara y la Intersección Fundadores, y el mantenimiento y la operación de todo el corredor Bogotá - Villavieja.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
34	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Estudios y diseños definitivos para el mejoramiento, mantenimiento, operación y transferencia del proyecto de conexión Tunja - Monquirá - Barbosa	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
35	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Rehabilitación y mejoramiento de los accesos norte de Bogotá por la Autopista Norte y la Carrera Séptima y la operación y el mantenimiento del sistema vial que pertenece actualmente a la Concepción Desarrollo Vial del Norte de Bogotá.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
36	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Elaboración de Estudios y Diseños Complementarios para la Construcción, Rehabilitación, Repotenciación, Mantenimiento y Monitoreo de la Infraestructura de Puentes de la Red Vial Nacional en Colombia.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
37	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Rehabilitación y mejoramiento de los accesos norte de Bogotá por la Autopista Norte y la Carrera Séptima y la operación y el mantenimiento del sistema vial que pertenece actualmente a la Concepción Desarrollo Vial del Norte de Bogotá.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
38	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Estudios y diseños definitivos para el mejoramiento, mantenimiento, operación y transferencia del proyecto de conexión Tunja - Monquirá - Barbosa	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
39	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción de una nueva calzada y el mejoramiento de la calzada existente entre Chirajara y la Intersección Fundadores, y el mantenimiento y la operación de todo el corredor Bogotá - Villavieja.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Factibilidad en Estudio	Nacional
40	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción de Obras, Administración, Operación y Mantenimiento del Corredor Vial Doble Calzada El Almirado - Barcelona - Calarcá y Administración, Operación y Mantenimiento del Corredor Vial Calarcá - Calamarca (Adición del tramo La Peña - El Almirado)	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
41	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción y Mejoramiento Corredor Vial Puerto Galán - Maní.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
42	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción de la variante férrea entre la Quebrada el Doctor y Matateco	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Factibilidad en Estudio	Nacional
43	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Reconstruir, rehabilitar, modernizar, administrar, operar, mantener y explotar la línea férrea Bogotá - Belencito	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Factibilidad en Estudio	Nacional
44	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Rehabilitación del ferrocarril Belencito - Paipa, construcción del ferrocarril Paipa - Barrancabermeja y rehabilitación del sistema ferroviario central entre el km. 384 y Chiriquaná	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
45	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción de ferrocarril entre la bahía de puerto Humboldt y Neocli	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional

No.	Tipo APP	Objeto	Entidad Estatal Competente	Estado	Orden
46	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción de ferrocarril entre Granada - Buenos Aires - La Tebada y rehabilitación de La Dorada - Chiriguana y construcción de tercera línea entre Chiriguana y Santa Marta	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Factibilidad en Estudio	Nacional
47	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Rehabilitación del ferrocarril central (La Dorada - Chiriguana), construcción del ferrocarril de carbón (Chiriguana - Dibullá), construcción del ferrocarril andino (La Vizcaina - Zipaquirá) y construcción del ferrocarril pacífico norte (La Gloria - Cúcuta)	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
48	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción de Obra, Administración, Operación y Mantenimiento de los Corredores Viales Segunda Calzada La Pala - El Almirante; Doble Calzada El Almirante - Barcelona - Calarcá y Administración, Operación y Mantenimiento del Corredor Vial Calarcá - Cajamarca	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Factibilidad en Estudio	Nacional
49	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Mantenimiento y Operación de la vía Zipaquirá (T Portachuelo) - Bucaramanga y terminación de la construcción de la segunda calzada del corredor vial Zipaquirá (T Portachuelo) - Ubaté	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
50	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Se propone una tercera concesión en predios privados contiguos a la pista norte del aeropuerto Eldorado, que operaría en conjunto con las dos concesiones existentes y está concebido para complementar de manera modular las facilidades de apoyo logístico y de bodega, ampliando capacidad de almacenamiento, transformación, manipulación y movilización de carga, el proyecto incluye la financiación, diseño, construcción, conservación, operación, mantenimiento y explotación de la infraestructura, por un plazo que sería de 30 años o más, al final de los cuales la infraestructura se revierte al Estado.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
51	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Desarrollo de un centro logístico de carga en predios públicos del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoya, que incluye la construcción de una bodega de carga y sus servicios conexos, su financiamiento, construcción, equipamiento, operación, mantenimiento y conservación sin asumidos en su totalidad por el oferente. Con un plazo de 25 años para la explotación comercial de la infraestructura.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
52	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción, Rehabilitación, Operación y Mantenimiento del Sistema Vial para la Conexión de Antioquia - Bolívar	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Factibilidad en Estudio	Nacional
53	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción, Mantenimiento y Operación de una variante al Puente de Boyacá	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
54	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Estudios, Diseños, Construcción, Operación y Mantenimiento del Segundo Túnel de La Línea y sus obras anexas.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
55	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Infraestructura tecnológica en las vías para la seguridad vial y seguridad en las carreteras.	Instituto Nacional de Vías - INVIAS-	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
56	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Financiación, Ejecución del Diseño, Construcción, Mejoramiento, Rehabilitación - Reconstrucción, Conservación, Operación, Mantenimiento y Explotación de la infraestructura carretera de la denominada Transversal del Carare	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Factibilidad en Estudio	Nacional
57	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Suspensión de un contrato de concesión entre el INVIAS y el grupo ODINSA S.A. que involucre las actividades de rehabilitación, operación y mantenimiento de 11 corredores localizados a lo largo y ancho de todo el territorio Nacional y que suman cerca de 1767 kilómetros de carreteras.	Instituto Nacional de Vías - INVIAS-	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
58	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Recuperar, mantener, administrar y operar la antigua Zona Franca Industrial y Comercial de Buenaventura - Valle del Cauca, buscando incrementar los niveles de competitividad del puerto a través del desarrollo de una Zona de apoyo logístico que cuente con tecnología de punta que se encuentre a la vanguardia del desarrollo económico intercontinental de dicho puerto	Instituto Nacional de Vías - INVIAS-	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
59	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Estudios, Diseños, Financiación, Gestión Predial, Social y Ambiental, Rehabilitación, Mejoramiento, Construcción, Administración, Operación y Mantenimiento de vías de carácter nacional o municipal que forman parte del sistema vial que interconecta la ciudad de Bogotá con los municipios de Chia, Cajicá, Zipaquirá, Tocancipá y Sopó y/o a estos entre sí.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Factibilidad en Estudio	Nacional
60	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Diseño, Financiación y Construcción del Tercer Carril en la Doble Calzada de la Autopista Bogotá - Medellín, así como la Operación, el Mantenimiento y la Reversión de la totalidad de la infraestructura de la Autopista Bogotá - Girardot	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Factibilidad en Estudio	Nacional
61	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción y rehabilitación, administración, operación y mantenimiento del corredor vial Guaduas - Puerresal	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
62	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Financiación, Diseño, Construcción, Rehabilitación, Operación y Mantenimiento del Proyecto Vial Concesión Bogotá - Girardot	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
63	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Estudios, Diseños, Gestión Ambiental y Predial, Construcción, Operación, Mantenimiento y Explotación del Corredor Vial Ambiental entre Bogotá D.C. y el municipio de La Calera (Calle 153 con Cra 7 - Siberia Chiquita - La Calera) e intersección de la Cra 7 con Calle 153 (Bogotá D.C.)	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
64	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Estudios, Diseños, Financiación, Construcción, Conservación, Mantenimiento y Explotación, Operación y Reversión de la Avenida Guaymaral en el Departamento de Cundinamarca	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
65	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Diseño, Construcción, Equipamiento, Operación y Mantenimiento del Complejo de Intercambio Modal de la Calle 80 - C.M. 80, para aumentar la capacidad del Ferrocarril y sus Puntos, mejorar la conexión de los municipios localizados al Occidente de la ciudad de Bogotá, integrar los diferentes modos de transporte público y privado, y promover el uso del transporte público.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
66	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Diagnóstico, Rehabilitación, Mantenimiento Integral y Operación vial de los corredores viales Tunja-Chiniquirá y Tunja - Barbosa	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
67	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción, operación y mantenimiento del corredor ferroviario Pacífico - Orinoco	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
68	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción de túnel de 24 km en la Cordillera Central para el paso del alto de la Línea	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Factibilidad en Estudio	Nacional
69	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Proyecto para la estructuración, diseños y construcción de una calle de rodaje, la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, la ampliación de la capacidad de la terminal de pasajeros, el suministro e instalación de puentes de abordaje en el Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de Cartagena, la financiación de las obras antes descritas y la operación y mantenimiento de toda la infraestructura del aeropuerto.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
70	Iniciativa Privada sin recursos públicos	APP de IP para los Estudios, Diseños, Financiación, Construcción y Mantenimiento para la adecuación de la infraestructura del lado aire al Plan Maestro del aeropuerto "El Dorado" de Bogotá. Ampliación Pista Norte, ampliación Calles Alfa y Foxtrot, construcción calle Uniform (conectante entre pistas) y las calles de salida rápida pista Norte y Sur.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
71	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Proveer al Aeropuerto Eldorado de infraestructura hotelera y servicios complementarios. Las unidades que se preveen desarrollar son: Hotel, Oficinas y salas de reuniones, Salón de Convenciones, SPA, Áreas para restaurantes, Zona comercial y Parquesaderos	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
72	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Diseños definitivos, construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento del corredor Villeta - Puerto Salgar	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
73	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Diseños definitivos, construcción y mantenimiento de la segunda calzada de la vía Valledupar - La Paz	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
74	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Diagnóstico, Diseño, Rehabilitación, Construcción, Mantenimiento Sostenible y la operación vial de los tramos viales Medicana - La Virginia - Tulú - Riofrio - Zarral - Rodanillo y la Unión - La Victoria	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
75	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Estudios, diseños, gestión ambiental y predial, construcción, operación, mantenimiento y explotación del corredor vial ambiental entre Bogotá D.C. y el municipio de La Calera (Calle 153 con cra. 7 - Siberia Chiquita - La Calera) e intersección de la carrera sésima con calle 153 (Bogotá D.C.)	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
76	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Implementación y Administración de un medio de pago único en los carriles de telepaje de las Estaciones de la Cuarta Generación Colombiana.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
77	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Estudios y Diseños definitivos, Financiación, Gestión Ambiental, Predial y Social, Construcción, Mejoramiento, Rehabilitación, Operación, Mantenimiento y Reversión de la Concesión Vial Buenaventura - Buga	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Factibilidad en Estudio	Nacional
78	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Mejoramiento, Rehabilitación, Mantenimiento y Operación del Corredor Lorica - Covenas - Tolu - Toluviéjio, Ruta 90 Tramo 9004 y Lorica - Chini, Ruta 78 Tramo 7801; en los departamentos de Córdoba y Sucre.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
79	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción, Mantenimiento y Operación de una Variante al Puente de Boyacá.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Factibilidad en Estudio	Nacional
80	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Mantenimiento sostenible de los corredores viales Medicana - La Virginia - Tulú - Rodiño, Zarral - Rodanillo y la Victoria - La Unión, en el departamento del Valle del Cauca.	Instituto Nacional de Vías - INVIAS-	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
81	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Mantenimiento sostenible corredor Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago - Anserma Nuevo	Instituto Nacional de Vías - INVIAS-	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
82	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Estudios y Diseños, Financiación, Gestión Ambiental, Predial y Social, Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Operación, Mantenimiento y reversión de la Concesión Vial del NUS S.A.S. (Pradera - Páez - Girardot).	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad Rechazada	Nacional
83	Iniciativa Privada sin recursos públicos	La Construcción de la Segunda Calzada entre Cerritos y la Virginia, la adecuación de la Calzada Existente a Ley 105, la Operación y Mantenimiento de la Doble Calzada y la Operación y Mantenimiento de la vía Peñonza - La Victoria	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
84	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Financiación, Diseño, Construcción Operación y Mantenimiento de la Variante para el Municipio de Topal y la Operación y Mantenimiento de la vía Nacional, Yopal - Girón.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
85	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción, Operación y Mantenimiento de la vía Ponedecueña - Girón.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
86	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Financiación, Diseño, Construcción, Operación y mantenimiento del Proyecto Vial Concesión Viaducto Soacha	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
87	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Realizar los Estudios y Diseños definitivos, Financiación, Gestión Ambiental, Predial y Social, Construcción, Mejoramiento, Rehabilitación, Operación y Mantenimiento y Reversión del Corredor Vial Nena - Ajae - Castilla - Espinal - Girardot.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
88	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Solución definitiva a la continuidad del corredor Bogotá - Manizales y Bogotá - Puerto Salgar, partiendo desde Villeta (Corredores Integrales Villeta - Guaduas - Honda, Villeta - Guaduas - Puerto Salgar y Guaduas - Puerto Bogotá)	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Factibilidad en Estudio	Nacional
89	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Estudios, diseños, financiación, construcción y mantenimiento para adecuación de infraestructura del lado aire al Plan Maestro del Aeropuerto El Dorado de Bogotá. Bajo el modelo de APP IP realizar i) Mantenimiento rutinario y periódico de la actual infraestructura aeroportuaria de El Dorado, dentro de la que se incluyen las Pistas de Aterrizaje Norte y Sur, sus calles de rodaje, incluyendo bermas y cunetas, interconexiones; ii) financiación, pre-construcción y construcción de la ampliación de Pista Norte, incluyendo las calles de rodaje paralelas Alfa y Foxtrot, así como su mantenimiento; iii) financiación, pre-construcción y construcción de una calle de rodaje mediante la cual se comuniquen las pistas Norte y Sur, así como su mantenimiento; y iv) la financiación, pre-construcción y construcción de las conexiones rápidas entre las pistas Sur y Norte y sus calles de rodaje paralelas, así como su mantenimiento.	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional

No.	Tipo APP	Objeto	Entidad Estatal Competente	Estado	Orden
90	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Estudios y diseños, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación, mantenimiento y reversión de la concesión vial del Nus S.A.S. – Vías Iniciales privadas de APP sin recursos públicos* (Cusabana Barbosa Cisneros San José del Nus)	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
91	Iniciativa Privada sin recursos públicos	operación de la vía que comunica los municipios Popayán y Pasto (incluye la Variante de Popayán) ruta 25 tramos 2502, 2503 y 2508	Instituto Nacional de Vías – INVIAS-	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
92	Iniciativa Privada sin recursos públicos	La prestación de servicios de ITS en las carreteras nacionales para el programa de seguridad en carreteras que necesita mantener una continuidad y crecimiento constante, el cual no se ha podido hacer por mantener el programa unos presupuestos constantes	Instituto Nacional de Vías – INVIAS-	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
93	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Estudios y diseños definitivos, financiación, Gestión Ambiental, Predial y Social, Construcción, Mejoramiento, Rehabilitación, Operación, Mantenimiento y Reversión de la Concesión Vial Santander de Quilichao - Popayán	Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Pre-factibilidad en Estudio	Nacional
94	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Llevar a cabo la financiación, diseño, construcción operación y mantenimiento del Proyecto Férreo Urbano del Oriente que será implementado a lo largo de la carrera 7 desde la estación del Museo Nacional hasta la calle 100, y de allí hasta la carrera 9 a la altura de la Estación de Usaquén hasta llegar a la calle 170 en el norte de la ciudad de Bogotá.	Empresa Férrea Regional S.A.S	Pre-factibilidad en Estudio	Departamental
95	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Asociación público privada de iniciativa privada para la operación, mantenimiento, adecuación, modernización y explotación comercial del lado aire y del lado tierra del Aeropuerto Matecaña que sirve a la ciudad de Pereira.	Aeropuerto Internacional de Matecaña	Pre-factibilidad en Estudio	Departamental
96	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Busca implementar un sistema de transporte público complementario (STPC) al Sistema Transmetro existente, a través de la reestructuración operativa, empresarial, de recaudo, institucional y de modelo de negocio de transporte público colectivo de la ciudad de Baranquilla y su Área Metropolitana, mediante la provisión de infraestructura y servicios asociados: compra de predios, construcción, adecuación y mantenimiento para patios y talleres; el diseño, suministro, instalación, implementación, puesta en funcionamiento, mantenimiento y operación del sistema de recaudo; el diseño, suministro, instalación, implementación, puesta en funcionamiento y mantenimiento de los sistemas de control de flota e información al usuario y el suministro, mantenimiento y operación de flota.	Transmetro S.A.S	Pre-factibilidad en Estudio	Municipal
97	Iniciativa Privada sin recursos públicos	El Tránsito del Sur es un sistema de transporte público masivo sobre el antiguo corredor férreo ubicado en el sur de la ciudad, en el tramo comprendido entre el Portal del Sur y accediendo por la calle 19 al centro de la ciudad para integrarse con el SITP. Longitud: 10km No. de Estaciones: 18 Distancia entre estaciones : 600m Velocidad Comercial: 22km/h Demanda estimada día: 200.000 pasajeros Carga Máxima Hora Pico: 13.000 pas/h/sentido Capacidad por tren: 600 pas (densidad 6 pas/m2) Intervalo en hora pico: 3 minutos Integración: SIRCI - SITP SI Plazo concesión: 30 años Duración obras: 36 meses Nota: Datos Aproximados	Transmilenio S.A.	Factibilidad Rechazada	Municipal
98	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción, Operación y mantenimiento de un tranvía desde la Calle 193, en donde estarán los patios y talleres, por el corredor férreo al sur, hasta un punto cercano a la calle 120 y 115 en donde tomará la séptima al sur hasta un punto cercano a la calle 19 con carrera séptima. La longitud aproximada es de 21km, con 27 estaciones y una distancia entre estaciones de 700m (Centrales) y 950m (Más lejanas), espera movilizar al día 383.000 pasajeros con una Carga Máxima Hora Pico de 13.400 pas/h/sentido, la capacidad por tren sería de 600 pasajeros a densidad 6pas/m2, su frecuencia de operación será de 3 minutos, integrado al SIRCI – SITP, con un plazo de concesión 30 años y una duración de obras 39 meses	Transmilenio S.A.	Factibilidad Rechazada	Municipal
99	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Construcción de la infraestructura, instalación, operación y mantenimiento del sistema automático de detección electrónica de infracciones de tránsito para Pereira	Instituto Municipal de Tránsito de Pereira	Pre-factibilidad en Estudio	Municipal
100	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Reemplazo de la flota regular existente de las Fases 1 y 2 (1215 buses) del Sistema Transmilenio por una flota de buses híbridos, eléctricos y otras tecnologías con los últimos estándares internacionales en niveles bajos de emisiones, de manera coordinada con la finalización de la operación de las concesiones correspondientes a estas fases y al mismo tiempo, construir, operar y mantener la infraestructura eléctrica necesaria para la operación de estas tipologías de buses.	Transmilenio S.A.	Factibilidad en Estudio	Municipal
101	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Diseño, Construcción y Operación de una línea de metro ligero por la avenida 68 en el marco del sistema integrado de transporte público SITP para la Ciudad de Bogotá	Transmilenio S.A.	Factibilidad en Estudio	Municipal
102	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Llevar a cabo la financiación, diseño, construcción, operación y mantenimiento del proyecto férreo tranvía urbano del Oriente que será implementado a lo largo de la Carrera Séptima desde la Estación del Museo Nacional hasta la Calle 110 y de allí hasta la Carrera novena a la altura de la Estación de Usaquén hasta llegar a la Calle 170 en el Norte de la Ciudad de Bogotá	Transmilenio S.A.	Pre-factibilidad en Estudio	Municipal
103	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Estructuración, financiación, diseño, construcción, operación y mantenimiento del proyecto Oficinas TRANSMILENIO y Estación NQS Cra 30 - Calle 80.	Transmilenio S.A.	Pre-factibilidad en Estudio	Municipal
104	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Estructuración, financiación, diseño, construcción, operación y mantenimiento del proyecto: (i) Teleférico y (ii) CETRAM (Centro de Transferecia Modal) para el Portal 20 de Julio.	Transmilenio S.A.	Pre-factibilidad en Estudio	Municipal
105	Iniciativa Privada sin recursos públicos	Renovación urbana del área donde se localiza la terminal de transporte de pasajeros de Villavencio	Terminal de transporte de Villavencio	Pre-factibilidad en Estudio	Municipal

## Anexo G. Listado consolidado de proyectos APP en proceso de licitación

N° DE PROCESO	OBJETO	TRAMO A INTERVENIR	CUANTÍA	ESTADO
VJ-VE-IP-001-2013	Seleccionar la Oferta más favorable para la adjudicación de un (1) Contrato de Concesión bajo el esquema de APP, cuyo objeto será la financiación, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor Honda ¿ Puerto Salgar ¿ Girardot, de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la minuta del Contrato	HONDA PUERTO SALGAR GIRARDOT	575.162.484.261	ADJUDICADO
VJ-VE-IP-007-2013	Conformar la lista de Precalificados para el proyecto de Asociación Publico Privada de Iniciativa Pública consistente en: estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la concesión Autopista Conexión Pacífico 1, del Proyecto "Autopistas para la Prosperidad	PACIFICO 1	1.184.004.103.068	ADJUDICADO
VJ-VE-IP-008-2013	Conformar la lista de Precalificados para el proyecto de Asociación Publico Privada de Iniciativa Pública consistente en: Estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la concesión Autopista Conexión Pacífico 2, del Proyecto "Autopistas para la Prosperidad".	PACIFICO 2	501.770.928.060	ADJUDICADO
VJ-VE-IP-009-2013	Conformar la lista de Precalificados para el proyecto de Asociación Publico Privada de Iniciativa Pública consistente en: estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la concesión Autopista Conexión Pacífico 3, del Proyecto "Autopistas para la Prosperidad".	PACIFICO 3	888.220.223.465	ADJUDICADO
VJ-VE-IP-LP-002-2013	Seleccionar la Oferta más favorable para la adjudicación de un (1) contrato de concesión, bajo el esquema de Asociación Público Privada-APP, para la financiación, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del Proyecto Mulaló-Loboguerrero¿, de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la Minuta del Contrato.	MULALO LOBO GUERRERO	1.101.912.038.997	CONVOCADO

N° DE PROCESO	OBJETO	TRAMO A INTERVENIR	CUANTÍA	ESTADO
VJ-VE-IP-LP-005-2013	<p>Seleccionar la Oferta más favorable para la adjudicación de un (1) Contrato de Concesión bajo el esquema de APP, cuyo objeto consiste en los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la Concesión Autopista Conexión Norte, del Proyecto "Autopistas para la Prosperidad", de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la minuta del Contrato"</p>	CONEXIÓN NORTE	882.097.339.238	ADJUDICADO
VJ-VE-IP-LP-006-2013	<p>Seleccionar la Oferta más favorable para la adjudicación de un (1) Contrato de Concesión bajo el esquema de APP, cuyo objeto consiste los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la Concesión Autopista al Río Magdalena 2, del Proyecto "Autopistas para la Prosperidad", de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la Minuta del Contrato</p>	MAGDALENA 2	1.062.021.796.443	ADJUDICADO
VJ-VE-IP-LP-010-2013	<p>Otorgamiento de un contrato de concesión bajo el esquema de asociación público privada para que el Concesionario realice la financiación, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor Perimetral de Cundinamarca (Cáqueza-Choachí-Calera-Sopo y Salitre - Guasca-Sesquilé, Patios-La Calera y Límite de Bogotá- Choachí), según corresponda</p>	PERIMETRAL CUNDINAMARCA	1.055.492.529.308,00	ADJUDICADO
VJ-VE-IP-LP-011-2013	<p>Conformar la lista de Precalificados para el proyecto de Asociación Publico Privada de Iniciativa Pública consistente en: la elaboración de los estudios y los diseños definitivos, la financiación, el trámite y obtención de las Licencias Ambientales y demás permisos necesarios, la gestión y adquisición de los Predios, la gestión social, la construcción de tramos nuevos y viaductos, la rehabilitación de la vía existente, el mejoramiento, la operación y el mantenimiento del Corredor Vial Cartagena – Barranquilla y la Circunvalar de la Prosperidad de Barranquilla (Malambo – Las Flores)</p>	CARTAGENA BARRANQUILLA	920.429.473.497	ADJUDICADO

N° DE PROCESO	OBJETO	TRAMO A INTERVENIR	CUANTÍA	ESTADO
VJ-VE-IP-LP-012-2013	<p>Seleccionar la Oferta más favorable para la adjudicación de uno (1) o dos (2) contratos de concesión, bajo el esquema de asociación público privada-APP, con el (los) siguiente(s) objeto(s):</p> <p>Módulo 1: ¿Administración, Operación, Mantenimiento, Explotación Comercial, Adecuación, Modernización y Reversión del Lado Aire y del Lado Tierra del Aeropuerto Ernesto Cortissoz que sirve a la ciudad de Barranquilla. Módulo 2: Administración, Operación, Mantenimiento, Explotación Comercial, Adecuación, Modernización y Reversión del Lado Aire y del Lado Tierra de los Aeropuertos de la Zona Sur-Occidente la cual, para todos los efectos se entiende que está integrada por los Aeropuertos El Edén de Armenia, Benito Salas de Neiva, y Guillermo León Valencia de Popayán¿.</p>	AEROPUERTOS	457.242.747.309	CONVOCADO
VJ-VE-IP-LP-013-2013	<p>Conformar la lista de Precalificados para el proyecto de Asociación Público Público Privada de Iniciativa Pública consistente en el otorgamiento de un Contrato de Concesión para la realización de: estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la concesión Neiva Girardot</p>	NEIVA GIRARDOT	1.971.107.660.000	BORRADOR
VJ-VE-IP-LP-014-2013	<p>Seleccionar la Oferta más favorable para la adjudicación de un (1) Contrato de Concesión bajo el esquema de APP, para que el Concesionario realice a su cuenta y riesgo la realización de estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la doble calzada entre Rumichaca y Pasto¿, de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la Minuta del Contrato</p>	RUMICHACA PASTO	1.237.498.373.579	BORRADOR
VJ-VE-IP-LP-015-2013	<p>Conformar la lista de precalificados para el proyecto de Asociación Público Público Privada de iniciativa pública consistente en el otorgamiento de un contrato de concesión para la realización de estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión del proyecto Villavicencio – Yopal perteneciente al corredor Villavicencio – Arauca del grupo 3 centro – oriente.</p>	VILLAVICENCIO YOPAL	2.430.932.000.000	BORRADOR

N° DE PROCESO	OBJETO	TRAMO A INTERVENIR	CUANTÍA	ESTADO
VJ-VE-IP-LP-016-2013	Conformar la lista de precalificados para el proyecto de asociación público privada de iniciativa pública consistente en el otorgamiento de un contrato de concesión para: la elaboración de los estudios y los diseños definitivos, la financiación, el trámite y obtención de las licencias ambientales y demás permisos necesarios, la gestión y adquisición de los predios, la gestión social, la construcción de la variante de Carmen de Bolívar, el mejoramiento de la vía existente puerta de Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso en 195 km y la operación y el mantenimiento de todo el corredor vial.	CRUZ DEL VISO	390.549.896.953	BORRADOR
VJ-VE-IP-LP-017-2013	Seleccionar la Oferta más favorable para la adjudicación de un (1) Contrato de Concesión bajo el esquema de APP, cuyo objeto será estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la concesión Santana ¿ Mocoa ¿ Neiva, de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la Minuta del Contrato	SANTANA MOCOA NEIVA	636.927.181.714	BORRADOR
VJ-VE-IP-LP-018-2013	Conformar la lista de precalificados para el proyecto de asociación público privada de iniciativa pública consistente en el otorgamiento de un contrato de concesión para la realización de estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la doble calzada entre Popayán y Santander de Quilichao	POPAYAN SANTANDER DE QUILICHAO	964.670.995.050	BORRADOR
VJ-VE-IP-LP-019-2013	Conformar la lista de Precalificados para el otorgamiento de una concesión que, bajo el esquema de asociación público privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, permita la selección de un Concesionario que, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo la financiación, diseño, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del Proyecto Bogotá / Villavicencio Sector 1.	BOGOTÁ VILLAVICENCIO	2.308.428.000.000	BORRADOR
VJ-VE-IP-LP-020-2013	Conformar la lista de Precalificados para el otorgamiento de una concesión que, bajo el esquema de Asociación Público Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, que permita la selección de un Concesionario que, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo los estudios y diseños, la financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación, mantenimiento y reversión de la concesión Autopista Rio Magdalena 1 del Proyecto Autopistas para la Prosperidad".	MAGDALENA 1	1.151.573.085.996	BORRADOR

N° DE PROCESO	OBJETO	TRAMO A INTERVENIR	CUANTÍA	ESTADO
VJ-VE-IP-LP-021-2013	<p>Seleccionar la Oferta más favorable para la adjudicación de un (1) Contrato de Concesión bajo el esquema de APP, cuyo objeto será el otorgamiento de una concesión que, bajo el esquema de Asociación Público Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, que permita la selección de un Concesionario que, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo los estudios y diseños, la financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación, mantenimiento y reversión de la concesión Autopista al Mar2 del Proyecto Autopistas para la Prosperidad, de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la Minuta del Contrato.</p>	AUTOPISTA AL MAR 2	1.713.742.488.840	BORRADOR
VJ-VE-IP-LP-022-2013	<p>Seleccionar la Oferta más favorable para la Adjudicación de un (1) Contrato de Concesión bajo el esquema de APP, cuyo objeto será el otorgamiento de una concesión que, bajo el esquema de Asociación Público Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, que permita la selección de un Concesionario que, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo los estudios y diseños, la financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación, mantenimiento y reversión de la concesión Autopista al Mar 1 del Proyecto Autopistas para la Prosperidad", de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la Minuta del Contrat</p>	AUTOPISTA AL MAR 1	1.609.571.217.081	BORRADOR