



## PROPOSICIÓN

Modifíquese el artículo 63 al Proyecto de Ley 088 - 2022 Senado "Por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1o. de enero al 31 de diciembre de 2023":

**ARTÍCULO 63o.** La Nación podrá emitir bonos en condiciones de mercado u otros títulos de deuda pública para pagar las obligaciones financieras a su cargo causadas o acumuladas, para sanear los pasivos correspondientes a las cesantías de las universidades estatales a que se refiere el artículo 88 de la Ley 30 de 1992, del personal administrativo y docente no acogidos al nuevo régimen salarial. Igualmente, podrá emitir bonos pensionales de que trata la Ley 100 de 1993, en particular para las universidades estatales.

Así mismo, durante la presente vigencia fiscal la Nación podrá reconocer y pagar, bien sea con cargo al servicio de deuda del Presupuesto General de la Nación o mediante la emisión de Títulos de Tesorería TES Clase B, los bonos pensionales a su cargo de que trata la Ley 100 de 1993 y su Decreto 1833 de 2016, compilatorio de las normas del Sistema General de Pensiones. Cuando se emitan TES clase B para atender el pago de los bonos pensionales a cargo de la Nación que se hayan negociado de acuerdo con el artículo 12 del Decreto 1299 de 1994 en el mercado secundario, podrán ser administrados por la Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional en una cuenta independiente, con el objetivo de suministrar la respectiva liquidez. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, mediante acto administrativo establecerá los parámetros aplicables a las operaciones de las que trata este inciso.

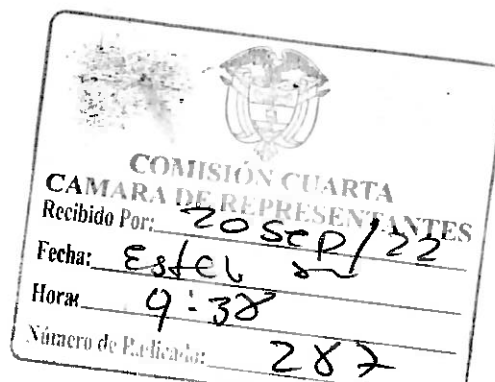
La Nación podrá reconocer como deuda pública las obligaciones a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura y del Instituto Nacional de Vías, surgidas de los contratos de concesión por concepto de sentencias y conciliaciones hasta por ~~doscientos cincuenta mil millones de pesos (\$250.000.000.000)~~ un billón setecientos cincuenta mil millones de pesos (\$1.750.000.000.000); en estos casos serán reconocidas mediante la emisión de bonos u otros títulos de deuda pública en condiciones de mercado, para lo cual deberá surtirse el procedimiento previsto en el artículo 29 de la Ley 344 de 1996 y sus normas reglamentarias, en lo pertinente.

La responsabilidad por el pago de las obligaciones a que hace referencia el inciso anterior es de la Agencia Nacional de Infraestructura y del Instituto Nacional de Vías, según corresponda.

**PARÁGRAFO.** La emisión de los bonos o títulos de que trata el presente artículo no implica operación presupuestal y solo debe presupuestarse para efectos de su redención y pago de intereses. El mismo procedimiento se aplicará a los bonos que se expidan en cumplimiento del artículo 29 de la Ley 344 de 1996. La Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías al hacer uso de este mecanismo solo procederán con los registros contables que sean del caso para extinguir dichas obligaciones en virtud de los acuerdos de pago que suscriban con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Armando Zabaraín D'arce

H. Representante Dpto. Atlántico





**JUSTIFICACION:**

La disponibilidad asignada para la vigencia 2022 por \$250.000.000.000 resulta insuficiente para que la Agencia pueda atender los pagos ordenados por diferentes instancias, surgidas de los contratos de concesión por concepto de sentencias y conciliaciones.

Por lo cual se hace necesario aumentar dicho valor para la vigencia 2023 en \$1,726 billones, de forma tal, que pueda quedar incluido en el respectivo artículo del proyecto de Ley de Presupuesto. Esto con el fin de evitar hacer más onerosas las condenas y conciliaciones en el entendido que se generan intereses moratorios, en los tiempos y formas fijados en los artículos 192 y 195 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

En resumen, los siguientes son los recursos susceptibles de ser reconocidos como deuda pública y que surgen a partir de los contratos de concesión por concepto de sentencias y conciliaciones:

Proyecto	Vigencia 2022	Pendiente
	(En trámite)	
MVVVC	\$ 203.742.520.307,00	\$ 603.109.276.201,00
RS1	\$ 46.257.479.693,00	
IP Vía al Puerto		\$ 61.673.121.199,00
RS3		\$ 247.000.000.000,00
Mulaló		\$ 415.000.000.000,00
Vías del NUS		\$ 400.000.000.000,00
Total	\$ 250.000.000.000,00	\$ 1.726.782.397.400,00

A continuación, se relatan las diferentes situaciones que respaldan la solicitud:

- Mediante memorando 20227010015243 del 18 de enero de 2022, el área de Defensa Judicial de la Agencia comunicó a la Vicepresidencia Ejecutiva el fallo del Consejo de Estado en el cual se anula el laudo del tribunal de arbitramento convocado por la Unión Temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca contra la Agencia Nacional de Infraestructura No 15811 del 25 de septiembre de 2020, para resolver controversias.

Dado que la suspensión temporal quedó levantada una vez se profirió el fallo, se debe proceder con el cumplimiento del resuelve tercero del auto 473 del 7 de octubre de 2020 que corrige el laudo arbitral 15811, el cual establece:

*“Tercero.- Como consecuencia de la decisión anterior, corregir, de oficio, los numerales séptimo, noveno y décimo sexto de la parte resolutive del Laudo de 25 de septiembre de 2020, los cuales quedan así:*

*“Séptimo.- De conformidad con la liquidación hecha en la parte motiva, la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI deberá pagar a la UNIÓN TEMPORAL DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA, PAVIMENTOS COLOMBIA S. A. S., CARLOS ALBERTO SOLARTE SOLARTE S. A. S., CARLOS ALBERTO SOLARTE SOLARTE, LUIS FERNANDO SOLARTE VIVEROS, GABRIEL DAVID SOLARTE VIVEROS, DIEGO ALEJANDRO SOLARTE VIVEROS, LUIS FERNANDO SOLARTE MARCILLO Y MARÍA VICTORIA SOLARTE DAZA (ESTA ÚLTIMA LITISCONSORTE CUASI NECESARIO) la suma de ochocientos seis mil ochocientos cincuenta y un millones setecientos noventa y seis mil quinientos ocho pesos (\$ 806.851.796.508) correspondiente a la referida liquidación”.  
(Negrita y subrayado fuera de texto).*



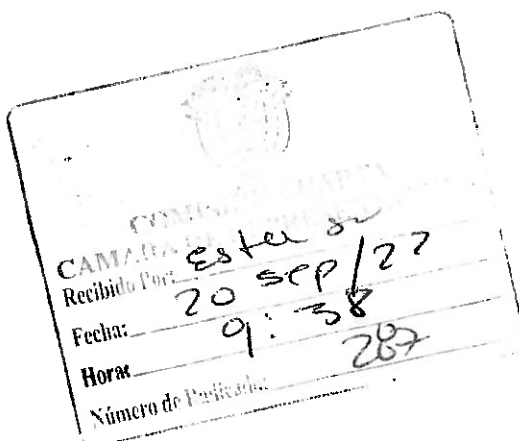
### PROPOSICIÓN

Adiciónese el siguiente artículo al Proyecto de Ley 088 - 2022 Senado "Por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1o. de enero al 31 de diciembre de 2023":

**ARTICULO NUEVO:** Adiciónese a la Agencia Nacional de Infraestructura recursos por seiscientos cincuenta mil millones de pesos (\$650.000.000.000) para reactivar el proyecto de 4G Mulaló – Loboguerrero.

**Armando Zabaraín D'arce**

**H. Representante Dpto. Atlántico**





## **JUSTIFICACIÓN**

El proyecto Mulaló - Loboguerrero pertenece al programa de Cuarta Generación de Concesiones (4G) a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, el contrato de concesión fue suscrito el 22 de enero de 2015 entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Concesionaria Nueva Vía al Mar (COVIMAR), cuyos accionistas son Prodevimar S.A. (75%) y Epiandes S.A. (25%), empresas subsidiarias del grupo Corficolombiana.

Este proyecto tiene una longitud de 31,8 km de longitud y contempla la construcción de 27,7 km de calzada sencilla, 4,1 km de doble calzada, 5 Túneles y 45 Puentes, además del mejoramiento de 1 Puente. Cuenta con 5 unidades funcionales e inversiones que ascienden a 2,06 billones de pesos (Capex a diciembre de 2021).

El proyecto no ha iniciado fase de construcción dado que no se han cumplido las condiciones precedentes para el inicio de esta fase, principalmente debido a que hasta agosto de 2021 fue expedida la Licencia Ambiental del proyecto, mediante la Resolución No. 1429 de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA).

Sin embargo, debido a los retrasos en la obtención de la licencia ambiental el concesionario había solicitado desde el 9 de mayo de 2019 ante la ANI, el reconocimiento de la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) por fuerza mayor ambiental.

La imposibilidad de la ejecución de las obras del proyecto de acuerdo con el plan de obras acordado, dentro de los tiempos establecidos como consecuencia de circunstancias imprevisibles, externas y ajenas al control de las partes, generó un desplazamiento e impacto en los rubros de Capex y Opex.

Adicionalmente, en función del paso del tiempo, la variación sustancial de circunstancias técnicas, comerciales, de mercado y financieras, y dadas las vicisitudes que en materia ambiental y social se han presentado en el desarrollo del proyecto y en aras de viabilizar la ejecución del mismo bajo el alcance inicialmente pactado, se hace necesario que se reconozcan dichos sobre costos.

Para establecer la forma y monto del reconocimiento económico de los sobre costos del proyecto, se solicitó a dos reconocidos y experimentados peritos elaborar dictámenes periciales que cuantificaran:

1. La variación del coste entre el año 2016 y el 2021 de los recursos empleados para: (i) la construcción de las obras (CAPEX), y (ii) la operación y mantenimiento de la infraestructura (actualización OPEX).
2. El reconocimiento al CONCESIONARIO, teniendo en cuenta el cronograma actual del Proyecto.

Es así como a través del dictamen Pericial Técnico, dicho análisis arrojó un incremento nominal del 48,57% del Capex y un incremento nominal del 40,82% del Opex, como se evidencia en la siguiente tabla:

Rubro MFE	Tipo	¿Aplicará incremento por encima de la Inflación?
Estudios	CAPEX	No
Construcción (*)	CAPEX	Si (sin subcuenta redes)
Interventoría	CAPEX	No
Social-predial	CAPEX	No
Ambiental	CAPEX	No
Mantenimiento periódico	OPEX	Si
Mantenimiento rutinario	OPEX	Si
Administración	OPEX	Si
Peajes	OPEX	Si
Servicios a la operación	OPEX	Si
Interventoría de Operación	OPEX	No
Operación de túneles largos	OPEX	Si
Gestión social	OPEX	No
Costos ambientales	OPEX	No

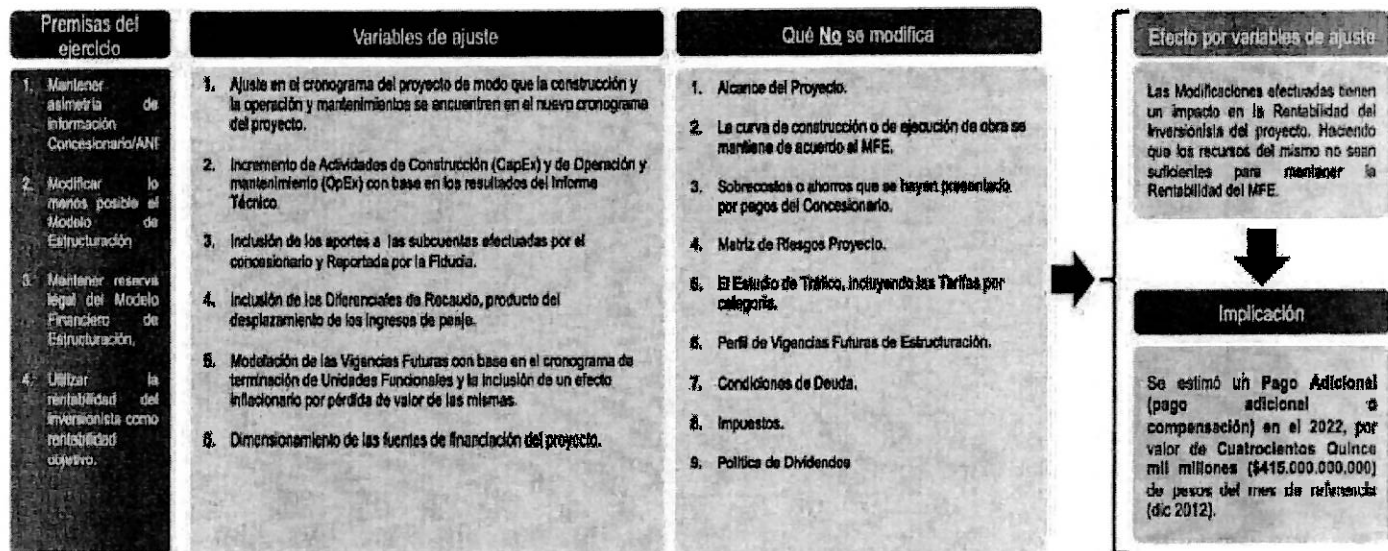
Rubros de CAPEX y OPEX en el MFE afectados por los incrementos según corresponda

Ahora bien, para poder incorporar los porcentajes de incremento de Capex y Opex previamente mencionados, fue necesario que los mismos obedeciesen a incrementos en términos reales, por tanto, se estimó la inflación para el periodo de 2016 a 2021 tomando como referencia la información oficial de la página del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), variaciones de los indicadores de IPC.

Para dicho análisis se tomó como punto de partida la rentabilidad que se consideró en el modelo financiero de estructuración para el inversionista, archivo que fue utilizado por el perito financiero cuyo resultado indica que se requiere de un pago Adicional o compensación el cual se estima como un pago en el año 2022 equivalente a cuatrocientos quince mil millones de pesos (\$415.000.000.000) en pesos de diciembre de 2012.

Este pago refleja los recursos adicionales que requeriría el concesionario para ejecutar el proyecto en las nuevas condiciones en las que el mismo se encuentra, manteniendo la filosofía empleada en la etapa de estructuración, suma inferior a los impactos económicos que se generarían para la Entidad, en caso de que la decisión fuera optar por una terminación anticipada.

A continuación, se presenta un cuadro resumen de las premisas transversales del ejercicio que orientaron la metodología en todas sus etapas, las variables que fueron identificadas y ajustadas para reconocer el impacto que tienen sobre la rentabilidad del inversionista, aquellas que no fueron modificadas para conservar las premisas y el objetivo del ejercicio, el efecto que todas estas variables de ajuste tienen sobre el modelo y lo que implica restablecer el equilibrio económico del proyecto.



Por lo anterior, es necesario la asignación de estos recursos con el fin de reactivar este proyecto que conectará e impulsará la economía de las poblaciones y zonas rurales ubicadas dentro del área de influencia del proyecto, desde el corregimiento de Mulaló en el municipio de Yumbo, el corregimiento Pavas en el municipio de La Cumbre, hasta en el corregimiento Loboguerrero en el municipio de Dagua. Además, se convertirá en un corredor de movilidad fomentando la industria y el turismo en el departamento del Valle del Cauca.



## PROPOSICIÓN

Adiciónese el siguiente artículo al Proyecto de Ley 088 - 2022 Senado "Por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1o de enero al 31 de diciembre de 2023":

**ARTICULO NUEVO: ESTRUCTURACION PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA SOCIAL:** La Agencia Nacional de Infraestructura contará con la suma de quinientos mil millones de pesos (\$500.000.000.000) para estructurar proyectos de concesión y otras formas de Asociación Público Privada (APP), para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública, con el fin de ampliar la provisión de infraestructura social de producción agropecuaria, educativa, de salud, cultural, deportiva, de transporte y la provisión de espacios para la detención y resocialización de las personas privadas de su libertad.

**Parágrafo 1.** El Gobierno Nacional priorizará los proyectos a desarrollar mediante el presente artículo, buscando el desarrollo de la infraestructura de manera integral, indicativa, permanente y coordinada con las cabezas sectoriales, para promover la competitividad y desarrollo en el territorio nacional en materia de infraestructura social.

**Armando Zabaraín D'arce**

**H. Representante Dpto. Atlántico**

COMISIÓN CUARTA	
CAMARA DE REPRESENTANTES	
Recibido Por:	Estela 22
Fecha:	20 sep/22
Horas:	9:38
Número de Radicado:	287



## **JUSTIFICACIÓN**

La provisión eficiente de los servicios de infraestructura es uno de los aspectos más importantes de las políticas de desarrollo, especialmente en aquellos países que han orientado su crecimiento hacia el exterior y al servicio de la sociedad. La ausencia de una infraestructura adecuada, así como la provisión ineficiente de servicios de infraestructura, constituyen obstáculos de primer orden para la implementación eficaz de políticas de desarrollo y la obtención de tasas de crecimiento económico que superen los promedios de países de la región.

Las políticas de infraestructura social en vivienda, agua, salud, deporte, entre otros, así como la política de desarrollo urbano constituyen un factor fundamental para la reducción de la pobreza, la construcción de la paz y el mejoramiento del nivel de vida de la población.

Desde principios de los 90, en Colombia se ha incentivado la política de participación privada en infraestructura a través de diversos mecanismos. La inversión total pública y privada en infraestructura entre 1993-2019 en Colombia, se estima en \$1155 billones (pesos 2022), de los cuales \$600 billones corresponden a inversión privada. (52%).

La participación de recursos privados se ha ampliado en sectores tradicionales, representando un porcentaje importante. Sin embargo, se ha reconocido el reto de expandir dicho logro a aquellos sectores que no cuentan con esta participación, como lo son: Salud, Educación, Deporte y Cárceles, entre otros.

A nivel mundial, Colombia es uno de los países con mejor gestión de proyectos APP en infraestructura, de acuerdo con el Benchmarking Infrastructure Development 2020 del Banco Mundial, ocupando la 3ra posición. Resultado que sin duda ha sido jalonado por la Agencia Nacional de Infraestructura y su gestión eficiente de APPs en todos los modos de transporte.

Las APP permiten desarrollar cualquier tipo de infraestructura pública de naturaleza productiva o social. La infraestructura social está conformada por obras que incrementan el capital social de una comunidad, tales como hospitales, centros educativos, escenarios deportivos, centros de detención, etc. La infraestructura productiva se encuentra conformada por obras que elevan los niveles de eficiencia y producción del país como los aeropuertos, vías, plantas de tratamiento, etc.

Colombia requiere ampliar y modernizar su infraestructura básica de acuerdo con estándares internacionales, lograr niveles máximos de cobertura del territorio nacional y satisfacer con eficacia las necesidades de servicios de infraestructura al servicio de las personas y la economía. Por ello, la adecuada disponibilidad de obras de infraestructura, así como la prestación eficiente de servicios conexos, contribuyen a que un país o región pueda desarrollar ventajas competitivas y alcanzar un mayor grado de especialización productiva liderados por la Agencia que tiene toda la experiencia y experticia en gestión eficiente de APPs.





CAMARA DE REPRESENTANTES  
Recibido Por: \_\_\_\_\_  
Fecha: \_\_\_\_\_  
Hora: \_\_\_\_\_  
Número de Hojas: \_\_\_\_\_

### PROPOSICIÓN

Adiciónese el siguiente artículo al Proyecto de Ley 088 - 2022 Senado "Por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1o. de enero al 31 de diciembre de 2023":

**ARTICULO NUEVO: DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA FÉRREA:** Adiciónese a la Agencia Nacional de Infraestructura recursos por doscientos mil millones de pesos (\$200.000.000.000), recursos necesarios para la estructuración, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura férrea en todo el país.

**Parágrafo 1.** El Gobierno Nacional priorizará los proyectos a desarrollar mediante el presente artículo, buscando ampliar la oferta de infraestructura de manera integral, indicativa, permanente y coordinada con la cabeza sectorial, para promover la logística, conectividad, competitividad, desarrollo e integración del territorio nacional.

Armando Zabaraín D'arce

H. Representante Dpto. Atlántico

COMISIÓN CUARTA  
CAMARA DE REPRESENTANTES  
Recibido Por: Estevan  
Fecha: 20 sep/27  
Hora: 4:38  
Número de Hojas: 289



## **JUSTIFICACIÓN**

En la segunda mitad del siglo XX se tuvo un auge en la construcción de la red férrea colombiana, destinadas fundamentalmente a conectar algunas ciudades con vías fluviales o con los puertos. A partir de 1961, se han presentado descalabros administrativos, falta de inversión y desastres naturales, que progresivamente menoscabaron el sistema férreo. En los últimos cuarenta años se han presentado grandes cambios institucionales e importantes iniciativas gubernamentales que no prosperaron y que llevaron al declive de la actividad ferroviaria, situación que desembocó en la inoperancia del tren, ya que por largo tiempo ha sido el modo de transporte más olvidado, y todos los esfuerzos por corregir esta situación han fracasado (Cámara Colombiana de la Infraestructura, 2012). \*Con Información del Plan Maestro de Transporte Intermodal 2015 DNP.

Debido al abandono histórico de gran parte de la red, y a la falta de recursos destinados a su control, así como a la mínima apropiación de esta infraestructura en los procesos de ordenamiento local de cada uno de los municipios por donde discurre la red férrea, se han generado invasiones sobre la infraestructura en algunos tramos de la red nacional, incrementando la inseguridad y la accidentabilidad, dificultando la operación en las vías activas, y generando un aumento en el deterioro en la red férrea inactiva. (Plan Maestro de Transporte Férreo. 2021)

Las carencias en mención para el modo férreo plantean un panorama histórico desalentador. A pesar de que el país ha hecho inversiones importantes en la rehabilitación de grandes tramos de la red férrea nacional, es claro que el hecho de mantener los trazados existentes y la trocha angosta con la que fueron construidos hace más de 100 años lo hace muy poco competitivo, en comparación con los nuevos estándares internacionales para el ancho de la trocha que permite la operación de locomotoras más veloces y con mayor capacidad de carga. Por otra parte, es necesario modificar los trazados con el fin de optimizar los radios de curvatura y las pendientes, para garantizar una operación realmente eficiente en comparación con otros modos de transporte (CCI, 2012). (INVIAS 2019. Contrato 2379 de 2019).

La red ferroviaria de Colombia tiene una extensión aproximada de 3.533 kilómetros y se caracteriza por su relación complementaria con los modos carretero y fluvial. A pesar de las ventajas previamente identificadas, parte de ella presenta problemas de articulación en grandes segmentos de su longitud por la falta de mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento, en particular para los tramos inactivos; estos problemas obedecen a los bajos niveles de inversión y a un modelo de transporte enfocado, en las últimas décadas, en la priorización del transporte carretero.

De acuerdo con lo anterior, las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 en el eje "logística eficiente" y la Política Nacional de Logística establecen que el transporte multimodal, y en especial el modo férreo, necesitan un fuerte impulso con el fin de mejorar la eficiencia en el transporte interior de mercancías. Para tal fin, se espera fortalecer el modo férreo, el cual ha demostrado ser un modo de transporte eficiente en la relación del costo de tonelada transportada por kilómetro. Además, se pretende implementar lo establecido en el Plan Maestro de Transporte Férreo, de acuerdo con los lineamientos y prioridades del Gobierno Nacional, con el fin de reorientar esfuerzos y estrategias de aceleración para la ejecución de este modo de transporte.