



Hacienda

AVANCES

Tercer
Trimestre
2024

Revista **INFRA
ESTRUC
TURA.**

8° Edición

**Dirección General de Crédito
Público y Tesoro Nacional**

Subdirección de Asociaciones Público Privadas

Tercer Carril Doble Calzada Bogotá- Girardot



Hacienda



MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

Ministro de Hacienda y Crédito Público
Ricardo Bonilla González

Director General de Crédito Público y Tesoro Nacional
José Roberto Acosta Ramos

Subdirector de Asociaciones Público Privadas
Esteban Velasco Contreras

Equipo Técnico

Juan Pablo Gil Ramirez

Laura Nataly Daza Martinez

Francy Helena Hernández Monroy

Priscila Vanessa Hernandez Gonzalez

ISSN 2806-0245

Tercer Trimestre de 2024

Revista **INFRA
ESTRUC
TURA.**

**Fondo de Fuentes Alternativas
de Pago para el Desarrollo de
Infraestructura (FIP)**

PÁG. 5

**Avanza la infraestructura
concesionada de la Nación**

PÁG. 7

**Fondo de contingencias de
las Entidades Estatales**

PÁG. 9

Planes de Aportes FCEE

PÁG. 11

Bibliografía

PÁG. 12



CONTENIDO

Introducción

En la Octava Edición de la Revista de Infraestructura, se presenta la operatividad del Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP). Así mismo, se expone el avance de los proyectos concesionados, así como la actividad asociada al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales (FCEE) correspondiente al tercer trimestre de 2024. 🌄

Hacia la diversificación de fuentes de pago para proyectos de infraestructura

El sector infraestructura en Colombia tradicionalmente ha sido un componente clave dentro de la economía del país, esto se evidencia con su aporte al crecimiento del PIB que en los últimos cinco (5) años ha alcanzado un máximo de 10,7%¹.

En línea con lo anterior, se destaca la apropiación y compromiso de alrededor de 10 billones de pesos anuales que en los últimos años (2021-2023) se ha realizado para el caso del sector transporte², ubicando a este dentro de los primeros siete (7) sectores en materia de inversión nacional.

De la inversión total del sector, se reporta que más del 75% de esta se encuentra concentrada en vías de la Cuarta Generación (4G) de Concesiones, en la construcción y mejoramiento de la red vial no concesionada, y en inversión en vías terciarias.

Así mismo, durante el primer trimestre de 2024 sectores como la construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público, entre otros, crecieron un 7,6%³.

Por otro lado, este sector cuenta con proyecciones que lo hacen estratégico para la economía colombiana en el mediano y largo plazo. De acuerdo con Fedesarrollo: *"(...) un incremento del 0,7% del PIB en la inversión en infraestructura durante los próximos 10 años generaría un aumento de 1 pp en la tasa de crecimiento económico. Como resultado, la tasa de desempleo disminuiría en un promedio anual de 0,8 puntos porcentuales y la tasa de pobreza se reduciría en 0,6 puntos porcentuales. (...)"* evidenciando así los efectos positivos de la inversión en este sector.

Sin embargo, a pesar del esfuerzo realizado por el Gobierno Nacional a través de la asignación de recursos de inversión

significativos dentro del Presupuesto General de la Nación (PGN) para el desarrollo de Infraestructura, estos recursos son limitados y es por esto que desde el Gobierno Nacional se ha identificado la necesidad de buscar diferentes alternativas tanto de financiación como de pago para los diferentes proyectos de infraestructura que han sido priorizados para generar desarrollo e impactar positivamente el aparato productivo del país.

Así las cosas, y tal como se anticipó en la séptima edición de esta revista, se adelantaron las acciones necesarias para dar operatividad efectiva al **Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP) a través de la suscripción de un Contrato de Fiducia Mercantil en el mes de septiembre de 2024.**

¹Fuente: Ministerio de Transporte.

²Fuente: Informe de ejecución del Presupuesto General de la Nación 2021 y 2023.

³Fuente: DANE (2024). Boletín Técnico PIB I trimestre 2024. Pág.12

⁴Fuente: Fedesarrollo

Con la suscripción de este contrato y la puesta en marcha del FIP, se busca diversificar las fuentes de pago de proyectos de infraestructura mediante recursos como la Contribución Nacional de Valorización (CNV), residuales de Concesiones, recursos de organismos multilaterales y cooperación nacional o internacional; entre otros.

Adicionalmente, el Fondo se proyecta como un instrumento diferencial en razón a su posibilidad de realizar operaciones de crédito público, de financiamiento interno o externo y de tesorería para traer a valor presente

flujos futuros de recursos, con lo cual será posible pagar diferentes obras de infraestructura en un momento en el que el país continúa en un proceso de reactivación económica importante que redunde en el mejoramiento de las condiciones sociales y productivas del país. Todo esto sin que se incremente el endeudamiento del Gobierno Nacional.

Lo antes expuesto, convierte al FIP en una gran alternativa de pago y de agregación de distintas fuentes para el desarrollo de proyectos de infraestructura sin que con ello el Fondo busque rentabilizar-

se u obtener un beneficio adicional al de promover la diversificación de fuentes de pago.

Inicialmente, se espera que el FIP sirva de fuente de pago para proyectos de infraestructura de transporte, sector que ha priorizado el traslado inicial de recursos provenientes de residuales de Concesiones que serán destinados a proyectos del mismo sector. Sin embargo, se busca que el Fondo no se limite al sector transporte y se extienda a otros sectores que impulsen el desarrollo territorial y nacional. ☺

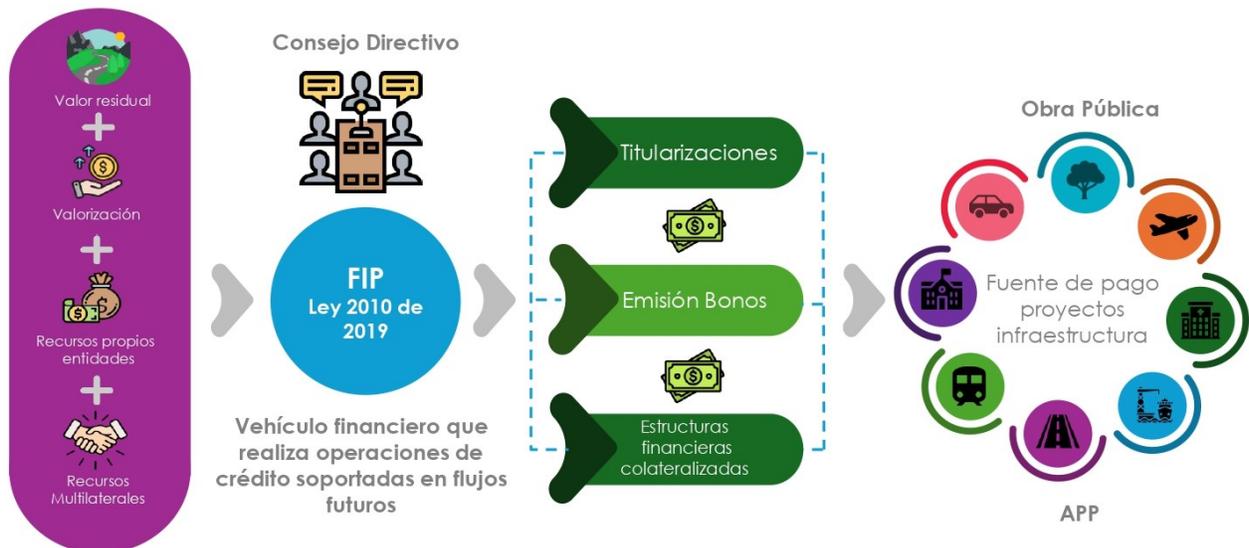


Gráfico 1. Esquema Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP)
Fuente: Elaboración propia DGCPTN

Avanza la infraestructura concesionada de la Nación

En el tercer trimestre del 2024 se ha logrado un notable progreso en los proyectos de infraestructura de cuarta y quinta generación del país, marcando un hito significativo en el desarrollo vial. En particular, los proyectos de cuarta generación han mostrado un avance promedio del 83% (ANISCOPIO, 2024).

Los avances más destacados se han dado en los proyectos de cuarta generación, donde se resalta los avances de obra de los proyectos “Santana- Mocoa- Neiva” pasando del 35% al 49% y “Tercer Carril Bogotá- Girardot” incrementando su ejecución del 52% al 64% de avance de obra desde la séptima edición de la revista. Así las cosas, este corredor concesionado se sigue consolidando como estratégico para potenciar el turismo y el desarrollo económico nacional, promoviendo la generación de empleo, la mejora de la eficiencia logística y la seguridad vial (ANI, 2024).

En el ámbito de los proyectos de quinta genera-

ción, sobresale el proyecto “Nueva Malla Vial del Valle Accesos Cali y Palmira”, siendo el primero de su generación en comenzar su etapa de construcción en 2023, logrando hasta la fecha un notable avance del 15,98%. Es importante señalar que se estima que este proyecto beneficiará a más de 3 millones de habitantes de 12 municipios, mejorando significativamente la conectividad y competitividad entre estas regiones (ANI, 2024).

Desde una perspectiva financiera, los avances en los proyectos 5G han sido muy significativos. Las seis iniciativas de quinta generación han alcanzado cierres financieros que suman en total \$8,9 billones, lo que asegura su viabilidad y prepara el camino para el inicio y desarrollo de las obras en todos los proyectos de esta categoría (ANI, 2024).

Finalmente, un enfoque más amplio sobre el modelo de Asociaciones Público Privadas (APP) concesionadas, ha hecho énfasis en torno a la importancia de garantizar la sostenibilidad de estos proyectos. Según estudios

realizados por Fedesarrollo, el avance del sector en los últimos 25 años, ha sido posible por la inversión privada, lo que ha permitido superar el reza- go en la infraestructura vial, impulsando la creación de empleo, dinamizando la economía, conectando las regiones más remotas con los principales centros urbanos e impulsando el desarrollo económico del país (Fedesarrollo, 2024).

“Entre 2012 y 2024, el modelo de APP ha movilizado un valor acumulado de financiamiento privado de \$ 70,05 billones en CAPEX y \$71,24 billones en OPEX (valores de 2023). El 78% del total movilizado ya ha sido ejecutado.”
(Fedesarrollo, 2024).

El gráfico 1 ilustra el avance en la ejecución de los proyectos de infraestructura carretera de cuarta generación alcanzados a la fecha:

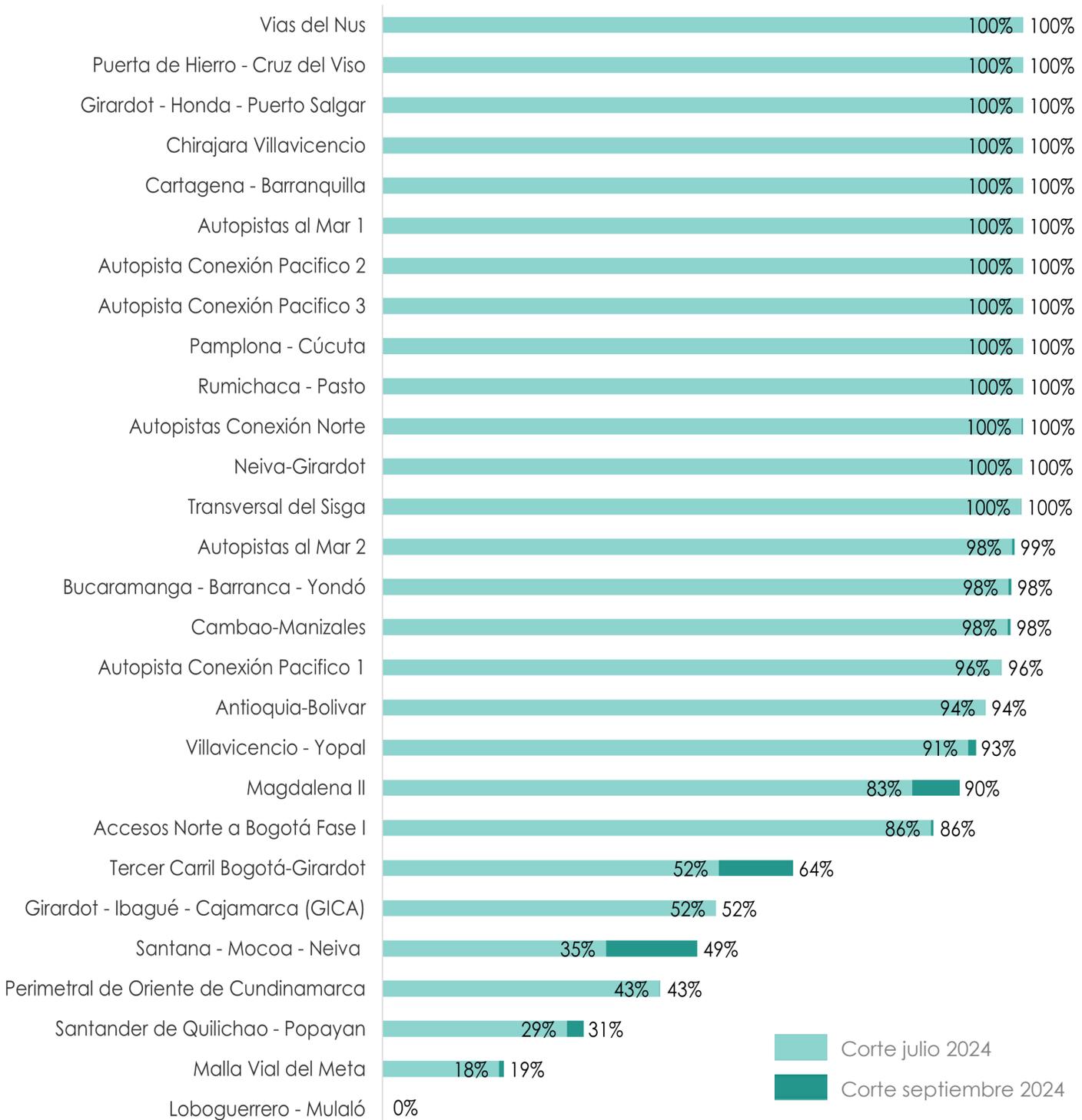


Gráfico 2. Avance de obra proyectos 4G
Fuente: Mintransporte GPI y Aniscopio, actualización más reciente.

Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales

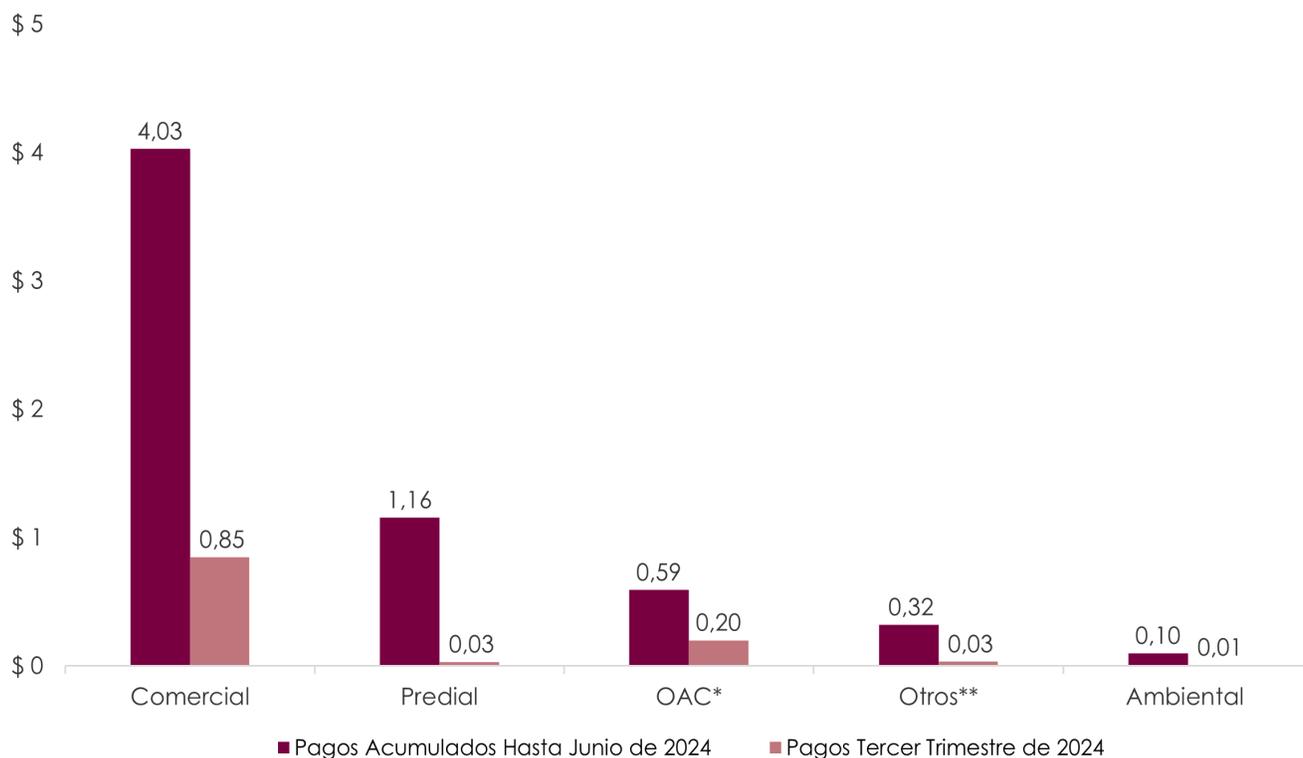


Gráfico 3. Relación de pagos en el FCEE por riesgo. | Fuente: MHCP respecto a reportes de la Fiducisora S.A. Cifras en billones de pesos corrientes con corte agosto de 2024. Otros Asociados a Comercial (OAC)* incluye no instalación u operación de peajes, tarifario, demoras en la entrega de peajes, reubicación. Otros** incluye diseños, laudo, redes, costos ociosos, tributario, cambiario insuficiencia para pago interventoría y prima de póliza todo riesgo, y político social. Ambiental incluye obras adicionales solicitadas por Aut. ambiental.

Durante el tercer trimestre de 2024, la subcuenta infraestructura del Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales (FCEE), efectuó pagos por un total de 1,12 billones.

Estos pagos se destinaron principalmente a los riesgos Comercial alcanzando un total de 0.85 billo-

nes, y Otros Asociados a Comercial (OAC) alcanzando los 0.20 billones. Esta asignación de recursos refleja el compromiso continuo de la Nación en cumplir con las obligaciones contractuales adquiridas en el marco de los proyectos de concesión.

En contraste, los pagos asociados a riesgos Predial, Ambiental y Otros, si bien fueron menores, re-

presentaron la suma de 0,07 billones. Ahora bien, la disminución de pagos para estos riesgos se traduce en la finalización de actividades constructivas en proyectos de Cuarta Generación (4G).

En línea con lo anterior, a corte de septiembre de 2024 se cuenta con un acumulado de pagos por 1,64 billones para estos tres riesgos.

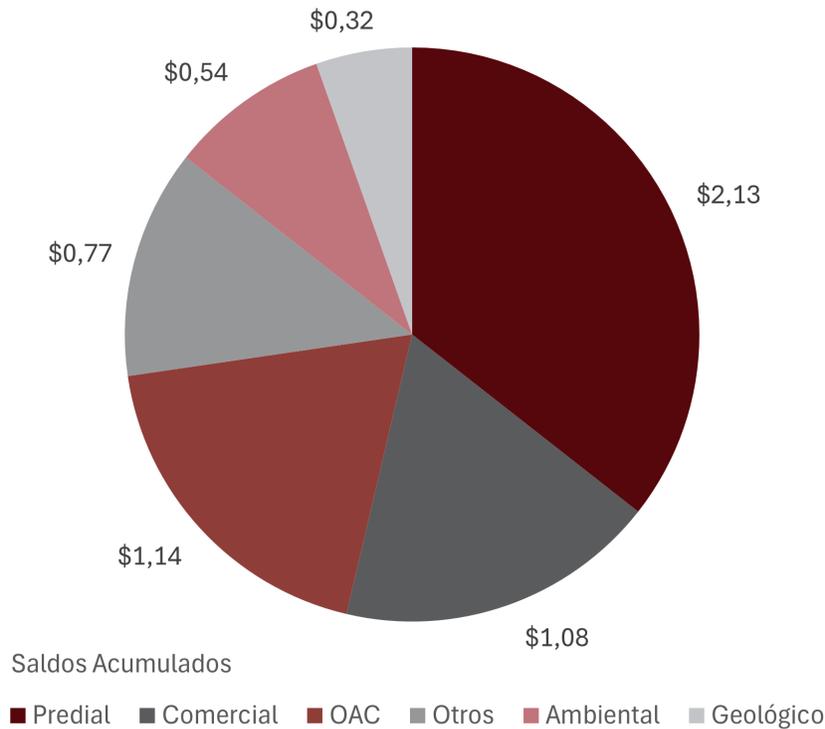


Gráfico 4. Relación saldos acumulados con corte de Septiembre 2024 en el FCEE por riesgo. Fuente: MHCP con reportes del Consorcio PC Foncontin 2023. Cifras en billones de pesos corrientes con corte Septiembre 2024. Geológico incluye inestabilidades, puntos críticos, y falla estructural. Otros Asociados a Comercial (OAC)* incluye no instalación u operación de peajes, tarifario, demoras en la entrega de peajes, reubicación. Otros** incluye diseños, laudo, redes, costos ociosos, tributario, cambiario insuficiencia para pago interventoría y prima de póliza todo riesgo, y político social. Ambiental incluye obras adicionales solicitadas por Autoridad ambiental.

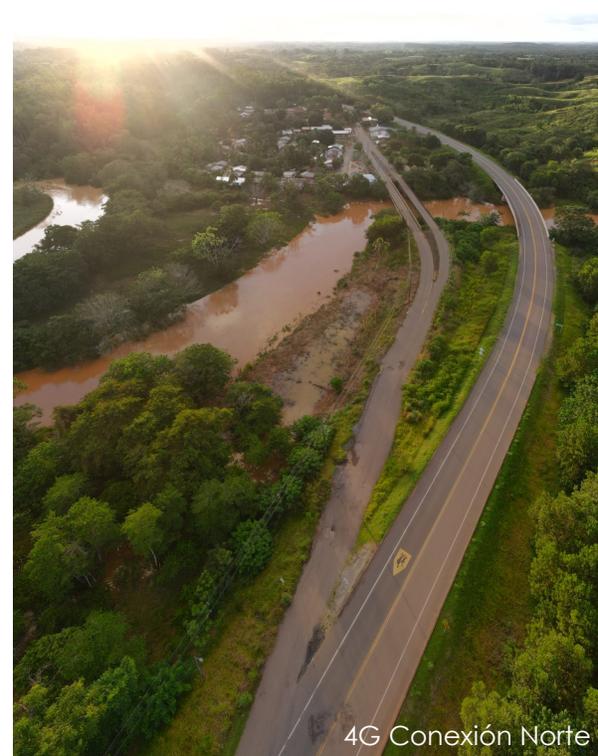
Durante el periodo analizado, se registraron aportes por un total de 0,28 billones para cubrir los riesgos Comercial, Tarifario y Costos Ociosos. De acuerdo con las proyecciones y planes de aportes vigentes, se espera que para lo que resta de la vigencia del presente año, se realice cumplimiento efectivo de los planes de aportes

El saldo total en el Fondo de Contingencias asciende a 5,99 billones. Dentro de esta cifra, se destacan los montos acumulados

para los riesgos Predial, Comercial y Otros Asociados a Comercial.

Es relevante mencionar que la disminución en los saldos acumulados para el presente trimestre se debe al reconocimiento de contingencias, tal como se muestra en la Gráfica 2. Este ajuste resalta la necesidad de mantener una gestión transparente y actualizada de los riesgos, garantizando que los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales se utilicen de manera óp-

tima y efectiva para mitigar posibles impactos financieros. ☀️



Planes de Aportes FCEE

A continuación, se presenta la proyección de los aportes a realizar al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales - FCEE desde 2025 al 2051.

Proyecto/Riesgos	Comercial	OAC	Predial	Ambiental	Redes	Geológico	Costos Ociosos	Otros	TOTAL
Línea 2 Metro Bogotá	-	-	-	-	-	0,28	-	-	0,28
Accesos Norte II (5G)	-	1,16	0,07	0,03	0,09	-	-	-	1,35
Buga-Loboguerrero-B/tura (5G)	-	-	0,03	0,26	0,04	-	-	-	0,32
Canal del Dique (5G)	-	-	0,02	-	0,01	-	-	0,23	0,25
Nueva Malla Vial del Valle (5G)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Puerto Salgar Barrancabermeja (5G)	-	0,26	-	0,00	-	-	-	-	0,27
Sabana de Torres - Curumani (5G)	-	0,41	-	-	-	-	-	-	0,41
Bucaramanga-Barranca-Yondó (4G)	0,99	3,62	-	-	-	0,06	-	-	4,68
Bucaramanga-Pamplona (4G)	0,11	-	-	-	-	-	-	-	0,11
Cartagena - Barranquilla (4G)	1,25	0,63	-	-	-	-	-	0,08	1,96
Conexión Norte (4G)	2,12	0,39	-	0,00	-	-	-	-	2,52
Girardot - Puerto Salgar (4G)	0,77	0,27	-	-	-	-	-	0,07	1,11
Mar 1 (4G)	-	0,01	-	-	-	-	0,01	0,07	0,09
Mar 2 (4G)	0,55	1,29	-	-	-	-	-	-	1,84
Mulaló - Loboguerrero (4G)	0,18	-	-	-	-	-	-	-	0,18
Neiva-Mocoa-Santana (4G)	2,63	-	-	0,02	-	-	-	-	2,65
Pacífico 1 (4G)	0,67	2,12	-	-	-	-	-	0,07	2,87
Pacífico 2 (4G)	3,12	0,11	-	0,01	-	-	-	-	3,24
Pacífico 3 (4G)	1,26	0,26	-	-	-	-	-	-	1,52
Pamplona-Cúcuta (4G)	0,08	-	-	-	-	-	-	-	0,08
Pasto-Rumichaca (4G)	1,04	3,98	-	-	-	-	-	-	5,03
Perimetral de oriente de Cundinamarca (4G)	0,50	-	-	-	-	-	-	-	0,50
Popayán - Sant. de Quilichao (4G)	0,36	-	-	-	-	-	-	-	0,36
Puerta de Hierro-Cruz del Viso (4G)	0,76	-	-	-	-	-	-	0,05	0,81
Villavicencio-Yopal (4G)	1,83	-	-	-	-	-	-	-	1,83
Transversal del Sisga (4G)	1,48	0,26	-	-	-	-	-	-	1,74
Río Magdalena 2 (4G)	3,45	0,06	-	0,01	-	-	-	-	3,52
Briceño - Tunja - Sogamoso (3G)	-	0,07	-	-	-	-	-	-	0,07
Córdoba - Sucre (3G)	-	0,01	-	-	-	-	-	-	0,01
Santa Marta-Paraguachón (3G)	-	0,04	-	-	-	-	-	0,02	0,05
Metro Ligero de Barranquilla	-	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00
Corredor Férreo Dorada Chiriguana	-	-	0,11	-	0,03	-	-	-	0,14
TOTAL	23,17	14,95	0,23	0,34	0,16	0,35	0,01	0,58	39,79

Tabla 1. Planes de aportes aprobados 2025-2051 | **Fuente:** MHCP. Cifras en billones de pesos de diciembre de 2023. Geológico incluye coluviones. Otros Asociados a Comercial (OAC) incluye no instalación de peajes, tarifario, no operación de peajes, demoras en la entrega de peajes, tarifas diferenciales, reubicación y no incremento de tarifas. Otros incluye dragados, nuevas consultas, Normativo-Interoperabilidad, insuficiencia para pago interventoría y supervisión. Ambiental incluye obras adicionales solicitadas por Autoridad ambiental.

Bibliografía

- ANI. (2024). ANISCOPIO. Obtenido de: <https://aniscopio.ani.gov.co/>
- ANI. (2024). ANI recibe 51 km del proyecto Tercer Carril Bogotá – Girardot. Obtenido de: <https://www.ani.gov.co/ani-recibe-51-km-del-proyecto-tercer-carril-bogota-girardot>
- ANI. (2024). Unidad funcional 4 del proyecto 5G Nueva Malla Vial del Valle del Cauca, Accesos Cali-Palmira, obtiene licencia ambiental. Obtenido de: <https://www.ani.gov.co/unidad-funcional-4-del-proyecto-5g-nueva-malla-vial-del-valle-del-cauca-accesos-cali-palmira-obtiene>
- ANI. (2024). Con recursos que suman \$8,9 billones todos los proyectos 5G aseguraron su cierre financiero. Obtenido de: <https://www.ani.gov.co/con-recursos-que-suman-89-billones-todos-los-proyectos-5g-aseguraron-su-cierre-financiero>
- Juan Benavides, Germán Lleras y Armando Montenegro (2024). Aportes del modelo de Asociación Público Privada (APP) al desarrollo de la infraestructura vial, la tecnificación del sector de transporte, el crecimiento económico y la convergencia regional de Colombia. Obtenido de: https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/4657/Repor_Junio_2024_Benavides_Lleras_%26_Montenegro.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Ministerio de Transporte (2020). Sector de infraestructura aportó 10,7% en el crecimiento del PIB 2019. Obtenido de: <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/8127/sector-de-infraestructura-aporto-107-en-el-crecimiento-del-pib-2019/>
- Ministerio de Hacienda y Crédito Público (s.f). Informe de ejecución del Presupuesto General de la Nación Acumulado a diciembre de 2021. Obtenido de: https://www.minhacienda.gov.co/webcenter/ShowProperty?nodeId=%2FConexionContent%2FWCC_CLUSTER-186352%2F%2FidcPrimaryFile&revision=latestreleased
- Ministerio de Hacienda y Crédito Público (s.f). Informe de ejecución del Presupuesto General de la Nación Acumulado a Diciembre de 2023. Obtenido de: https://www.minhacienda.gov.co/webcenter/ShowProperty?nodeId=%2FConexionContent%2FWCC_CLUSTER-236471%2F%2FidcPrimaryFile&revision=latestreleased
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE (2024). Boletín Técnico Producto Interno Bruto (PIB) I trimestre 2024. Obtenido de: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/historicos-producto-interno-bruto-pib>
- Benavides J. Pabón C., González A. (2023). El aporte de las concesiones mediante APP en infraestructura de transporte al crecimiento y el bienestar de Colombia. Bogotá: Fedesarrollo, 50 p. Obtenido de: chrome-extension://efaidnbnmnibpcjpcglclefindmkaj/https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/4433/Report_Abril_2023_Benavides_y_Pab%C3%B3n.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Bibliografía

- Flickr. (2021). Álbumes Ministerio de Transporte. Proyecto IP Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá-Girardot. Obtenido de: <https://www.flickr.com/photos/mintransporteco/50946921761/in/album-72157718302270383>
- Flickr. (2022). Álbumes Ministerio de Transporte. 4G BBY Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó. Obtenido de: <https://www.flickr.com/photos/mintransporteco/52127361123/in/album-72177720299591159>
- Flickr. (2022). Álbumes Ministerio de Transporte. Antioquia. 4G Conexión Norte. Obtenido de: <https://www.flickr.com/photos/mintransporteco/52180175903/in/album-72177720300164645>



Hacienda

ISSN 2806 - 0245

▶ Ministerio de Hacienda

📧 @MinHacienda

📞 Ministerio de Hacienda

📷 @minhacienda

**MINISTERIO DE HACIENDA
Y CRÉDITO PÚBLICO**

Carrera 8 No. 6 C 38

📍 Bogotá D.C. Colombia
Código Postal 111711

☎ Conmutador 601 381 1700
Fuera de Bogotá 01-8000-910071

✉ atencioncliente@minhacienda.gov.co

🌐 www.minhacienda.gov.co

Revista **INFRA
ESTRUC
TURA.**