



BOLETÍN INFRAESTRUCTURA

Enero
-
2024



POSSE | HERRERA | RUIZ

ÍNDICE

1. Nuevas oportunidades de negocio

- IP Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés.
- IP Aeropuertos de Suroccidente
- Licitación APP la Dorada – Chiriguana
- APP Villeta – Guaduas
- IP Sogamoso – Aguazul – Maní – El Yucao
- Gran Parque Hospitalario de Engativá

2. Actualización Proyectos

- IP Caño Alegre – Ruta del Agua.
- IP Aeropuerto Rafael Núñez – Cartagena.
- Línea 2 del Metro de Bogotá.
- PTAR Canoas
- Avenida Primero de Mayo desde la carrera 3ª Este hasta la calle 11

3. Temas jurídicos de interés

- Decreto No. 1961 de 2023 sobre el Instituto Nacional de Vías Regionales
- Decreto 2287 de 2023 sobre el incremento gradual de las tarifas de peajes
- Sentencia 25000-23-41-000-2023-00358 de 2023 Consejo de Estado – Fijación De Tarifas Diferenciales.
- Circular Única Externa ANCP – CCE
- Nuevo Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI).
- Concepto C-214 de 2023 de ANCP-CEE

BOLETÍN:

ÁREA DE INFRAESTRUCTURA

1. Nuevas oportunidades de negocio

IP Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés

Este proyecto, que está comprendido dentro de aquellos denominados de 5G, es una APP de Iniciativa Privada, que busca intervenir y modernizar la infraestructura existente del Aeropuerto en San Andrés, alcanzando así los estándares nacionales e internacionales recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el Manual de Referencia de Diseño de Aeropuertos de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Reglamento Aeronáutico de Colombia (RAC).

El originador de proyecto es el Consorcio Infraestructura Colombia Grupo APPSSP Ingenieros y cuenta con un CAPEX de \$0.29 billones COP (\$72 millones USD aproximadamente). Actualmente, la Factibilidad del proyecto está siendo estudiada por las autoridades competentes y se espera sea adjudicado en julio de 2024. De conformidad con la ANI, será una concesión a 30 años.

IP Aeropuertos de Suroccidente

Este es un proyecto de Asociación Público-Privada de Iniciativa Privada perteneciente a la Quinta Generación de Concesiones (5G), cuyo objeto es la ampliación de la terminal de los aeropuertos de las ciudades de Palmira, Neiva y Buenaventura, mediante obras de modernización, operación y mantenimiento.

El originador del proyecto es una asociación denominada Aeropuerto del Suroccidente Colombiano y está conformada por la firma española AENA y Corficolombiana, concesionarios del actual Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón. El proyecto cuenta con un CAPEX de \$0.82 billones COP (\$ 205 millones USD aproximadamente).

Actualmente el proyecto se encuentre en etapa de factibilidad ante la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y está pendiente de aprobación por parte del Departamento Nacional de Planeación (DNP) y del Ministerio de Hacienda y crédito Público. Se espera que la licitación pública del proyecto se abra en el segundo semestre de 2024, aproximadamente en el mes de noviembre.

APP la Dorada Chiriguana

Esta APP de Iniciativa Privada pertenece a los proyectos de la Quinta Generación de Concesiones (5G). Este proyecto pretende conectar la región central de Colombia (Magdalena Medio) con una vía férrea ya existente entre Chiriguana y Santa Marta con el fin de mejorar el flujo de mercancías entre los puertos del caribe colombiano y una de las regiones agrícolas más prosperas del país. El contrato tendría un plazo de diez años y contaría con un CAPEX de \$2.3 billones COP (\$575 Millones USD aproximadamente).

El objeto del proyecto es otorgar una concesión para que el Concesionario por su cuenta y riesgo, lleve a cabo (i) todas las actividades necesarias para la financiación, Gestión Predial, Gestión Social y Ambiental y de Redes, la elaboración de los Estudios de Detalle, la Construcción, la Rehabilitación, el Mejoramiento, la Operación, el Mantenimiento y la Reversión de la Infraestructura Férrea y de la Infraestructura Logística correspondiente al Proyecto del Corredor del Proyecto; y (ii) la Puesta a Punto del Material Rodante de la Nación, la Operación y Mantenimiento de dicho Material Rodante y la Prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga.

Actualmente la licitación pública del proyecto está abierta y de acuerdo con el cronograma hay plazo hasta el 11 de julio de 2024 para presentar ofertas, se espera adjudicar el proyecto el 23 de agosto de 2024.

APP Villeta – Guaduas

Es un proyecto estratégico de la Segunda Ola de Concesión 5G, que promete mejorar la conectividad en la región de Cundinamarca agilizando el transporte de mercancías y personas a través de la construcción de una doble calzada desde Villeta a Guaduas. El proyecto comprende la construcción de 82 km, incluyendo 18 km de viaductos y cuenta con un CAPEX de 3.1 billones COP (\$ 775 millones aproximadamente)

Actualmente el proyecto se encuentre en proceso de estructuración y el contrato en proceso de tercera fase ante la Agencia Nacional de Infraestructura. A la fecha no hay información oficial relacionada con el inicio de la licitación para este proyecto; sin embargo, desde el año pasado el Ministerio de Transporte ha manifestado su intención de abrir el proceso por lo que se prevé que este año comience.

IP Sogamoso – Aguazul – Maní – El Yucao

Desde 2021, el consorcio formado por Cal y Mayor, Profit Banca de Inversión y Progin S.p.A. viene estructurando el proyecto vial Sogamoso-Aguazul-Maní-El Yucao 5G, que discurre por los departamentos de Boyacá, Casanare y Meta.

Este proyecto pretende convertirse en un importante corredor entre la ciudad de Bogotá y las zonas del sudeste colombiano. Para tal propósito, se ha contemplado dentro del alcance del proyecto obras de rehabilitación y mantenimiento del corredor vial y para ello se estima un CAPEX de \$0.76 billones COP (\$190 millones USD aproximadamente).

Según información oficial, la licitación para otorgar este proyecto se abrirá en el primer semestre de 2024.

Gran Parque Hospitalario de Engativá

La Secretaría Distrital de Salud de Bogotá D.C., se encuentra actualmente avanzando en el proceso de contratación de una concesión desarrollada bajo esquema de Asociación Público Privada, la cual busca adjudicar el diseño, construcción, dotación, operación, mantenimiento y reversión de los equipos y de la infraestructura del Gran Parque Hospitalario de Engativá.

El contrato de concesión tendrá una duración de 10 años y medio, su estructuración se concibió en un total de dos unidades funcionales, el valor del contrato está estimado en COP \$343.727.381.595.

De acuerdo con el cronograma actual, el cierre de la licitación será el 5 de abril de 2024 y aspira a estar adjudicado para inicios de mayo de este año.

2. Actualización Proyectos

IP Caño Alegre – Ruta del Agua.

Esta Iniciativa Privada continúa en revisión de su Etapa de Factibilidad por parte de la ANI; su originador es la Estructura Plural Ruta del Agua, conformada por MHC, Conconcreto S.A., Castro Tcherassi S.A. – Procopal S.A. El Proyecto tiene como propósito intervenir más de 135 kilómetros de vía, conectando el oriente antioqueño con el centro del país.

IP Aeropuerto Rafael Núñez – Cartagena.

Este proyecto 5G, que fue declarado de utilidad pública e interés social por la ANI, consiste en el diseño y construcción de: calle de rodaje, ampliación de la plataforma, terminal, puentes de abordaje y mantenimiento de la infraestructura del Aeropuerto Rafael Núñez. El proceso fue adjudicado el 29 de noviembre de 2023 al proponente TERMOTÉCNICA COINDUSTRIAL S.A.S.

Línea 2 del Metro de Bogotá.

El proyecto insignia de la administración distrital, que pretende conectar de manera subterránea el oriente y el occidente de la ciudad, recibió a principios del mes de mayo la garantía de la Nación, que permitirá, a su vez, alcanzar los créditos necesarios para su financiación.

De acuerdo con el cronograma del proyecto en este momento el Metro de Bogotá está recibiendo solicitudes de aclaración a los documentos de la Licitación Pública Internacional y se prevé que se adjudique el 20 de agosto de 2024.

PTAR Canoas

No hay actualizaciones

Avenida Primero de Mayo desde la carrera 3ª Este hasta la calle 11

No hay actualizaciones

3. Temas jurídicos de interés

1. Decreto No. 1961 de 2023 sobre el Instituto Nacional de Vías Regionales

Por medio del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida" ("PND") se le concedió al presidente de la república facultades extraordinarias para crear una entidad pública que se encargare del fomento para la construcción, mejoramiento y conservación de caminos vecinales.

En virtud de estas facultades extraordinarias, el Ministerio de Transporte expidió el pasado 15 de noviembre de 2023, el Decreto No. 1961 de 2023 por medio del cual se creó el Instituto Nacional de Vías Regionales ("INVIR"), el cual es un establecimiento público del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva, adscrito al Ministerio de Transporte y cuyo objeto es el fomento de la construcción, mejoramiento y conservación de las vías regionales en el territorio nacional, en cooperación con los Departamentos y Municipios a través de la asunción de las funciones del INVIAS referidas a las vías terciarias y regionales.

A pesar de que el Decreto No. 1961 de 2023 responde a lo establecido en el artículo 366 del PND, su contenido ha suscitado polémica por parte del sector de la infraestructura en el país, puesto que en el artículo 35 del Decreto se estableció un nuevo régimen contractual que abre la posibilidad de que en el desarrollo de proyectos de infraestructura vial se contrate a través de la modalidad de contratación directa con comunidades rurales, cabildos, organismos de acción popular, entre otras formas de organización social sin límite de cuantía.

La nueva disposición de Decreto 1961 de 2023 no encaja en ningún de los supuestos contemplados en la ley bajo los cuales procede la contratación directa, razón por la cual se considera que adolece de vicios que podrían conllevar a su demanda.

2. Decreto 2287 de 2023 sobre el incremento gradual de las tarifas de peajes

El pasado 29 de diciembre de 2023, el Ministerio de Transporte publicó el Decreto 2287 de 2023 por medio del cual se establecen instrucciones para el incremento gradual de las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje a cargo del Instituto de Vías (INVIAS) y de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Este decreto es una respuesta al Decreto 050 de 2023, a través del cual el Gobierno Nacional decidió para el año 2023 no incrementar las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio nacional.

El artículo 1 de Decreto 2287 de 2023 exhorta al Ministerio de Transporte realizar, mediante las resoluciones correspondientes en el mes de enero de 2024, el incremento del IPC de la vigencia 2022 a las tarifas de peaje de las estaciones del INVIAS y de la ANI, de acuerdo con el plan gradual que para dicho efecto se establezca.

En atención al Decreto 2287, el pasado 15 de enero de 2024, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 20243040001125 por medio de la cual incrementó las tarifas de peaje en las estaciones a cargo de la ANI y del INVIAS con el IPC de la vigencia 2022.

3. Sentencia 25000-23-41-000-2023-00358 de 2023 Consejo de Estado – Fijación De Tarifas Diferenciales.

El Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, s.V, decidió la impugnación interpuesta por el señor Hernando Quintana Camacho contra la providencia emitida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, s.l, Sub. B.

El objeto de la demanda tiene origen en la reclamación hecha por el actor, en virtud de la cual requirió al Ministerio de Transporte y a la Agencia Nacional de Infraestructura otorgar tarifas diferenciales a todos los habitantes del municipio de Chía, por cuanto las distancias recorridas entre peajes se encuentran dentro de la misma jurisdicción municipal, so pena de incumplimiento del artículo 21 de la Ley 105 de 1993.

Ante la reclamación, y en la debida instancia procesal, la ANI se opuso a todas las pretensiones, indicando que el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 no se refiere a las condiciones de quienes sean beneficiarios de la tarifa diferencial de peaje y las características de sus viajes individuales, sino, a que, las tasas de peajes serán diferenciales, en el sentido de que se “fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación” en el entendimiento general del proyecto y para casos que lo ameriten.

El Consejo de Estado, en el análisis de la impugnación, indica que de la lectura del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, no se vislumbra “un mandato imperativo” de otorgar tarifas diferenciales, sino que, precisa que, para fijar las tasas de peajes diferenciales, entre otros, se requiere establecer la distancia recorrida, las características vehiculares y el valor de la operación. Por lo tanto, no reconoce la razón al accionante, por cuanto la norma no asigna la responsabilidad de otorgar en todos los casos tarifas diferenciales, máxime si no se cumple con los parámetros legales.

Así pues, se reconoce la Corporación que: 1. Las tarifas diferenciales existen en la norma. 2. Son mecanismos de gestión de proyectos y por medio de los cuales se reconoce situaciones particulares. 3. Se aplican cuando la autoridad reconoce la materialización de los postulados legales. 4. No procede su reconocimiento a través de acción de cumplimiento.

4. Circular Única Externa ANCP - CCE

El 4 de enero de 2024 la Agencia Nacional de Contratación Pública, Colombia Compra Eficiente, en virtud de sus facultades consagradas en el numeral 5 del artículo 3 del Decreto 4170 de 2011 publicó su Circular Externa Única para el año 2024 con el fin de armonizarla con la normativa y jurisprudencia vigente e incorporar disposiciones adicionales que no hacían parte de la anterior Circular.

En este documento se podrán encontrar las directrices y regulaciones propias del uso del Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOPI I y SECOPI II); documentos en los procesos de contratación, documentos tipo, aplicación de la Ley de Garantías, evaluación de ofertas y subsanabilidad, entre otros temas.

Puede consultarse [aquí](#).

5. Nuevo Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI).

En ejercicio de las funciones y atribuciones legales asignadas al Ministerio de Transporte y al Departamento Nacional de Planeación, y con el apoyo de la Financiera de Desarrollo Nacional y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, se dio a conocer el nuevo PMTI. En tal sentido, este documento establece la hoja de ruta sectorial para el desarrollo de infraestructura y servicios de transporte nacional, además de ser un determinante de la estrategia de desarrollo e integración intermodal y regional.

El PMTI, procura establecer los criterios de desarrollo e integración de transporte con una visión de 30 años (2021 – 2051), con un énfasis particular en el modo férreo y una aplicación profunda del esquema de Infraestructuras Logísticas Especializadas.

Este PMTI contempla un análisis actual del desarrollo de infraestructura y servicios de transporte, determinando los avances y necesidades actuales y futuras a la luz de perspectivas micro y macroeconómicas que se prevén en los próximos 30 años. El PMTI, realiza un análisis por modo de transporte, indicando las acciones necesarias, sean relacionadas con financiación, regulación, institucionalidad y planeación.

Por último, se resalta que este PMTI hace un fuerte énfasis en la convergencia regional, resaltando acciones específicas en red vial terciaria e integración local entre pequeñas poblaciones para impulsar su vocación productiva.

Puede consultarse [aquí](#).

6. Concepto C-214 de 2023 de ANCP-CEE

La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente (ANCP-CCE), mediante el concepto C-214 de 2023, aclaró el alcance de la inalterabilidad de los Documentos Tipo en los contratos de obra pública llave en mano regulados en la Ley 80 de 1993.

El concepto surge en respuesta a una solicitud planteada donde el peticionario preguntaba si es posible adoptar los documentos tipo de licitación pública de infraestructura social para un proyecto modalidad llave en mano para la elaboración de diseños y construcción de un parque recreativo dado que, consultando los documentos tipo no existe ninguno relacionado con la modalidad llave en mano de infraestructura social.

El contrato llave en mano o también conocido como contrato *Engineering, Procurement and Construction* – EPC – es una modalidad del contrato de obra regulado en la Ley 80 de 1993, que lo diferencia de otros contratos de obra porque en este el contratista se obliga a llevar a cabo, adicional a la obligación típica de realizar trabajos materiales de obra, los estudios previos, diseños, suministro de equipos, entre otras actividades que permita al contratante la puesta en marcha de obra en el momento en que se efectúe su entrega, por una suma global y fija

En términos generales la ANCP-CCE indicó que, desde la expedición de la Ley 1882 de 2018, la adopción de los documentos tipo en los contratos de obra son de aplicación obligatoria para todas las entidades sometidas al Estatuto General de la Contratación de la Administración Pública, y que estos, por regla general, son inalterables, salvo que el objeto contractual incluya bienes o servicios ajenos a la ejecución de la obra pública.

La inalterabilidad de los documentos tipo implica que las condiciones habilitantes, los factores técnicos y económicos de escogencia, y los sistemas de ponderación no puedan modificarse a los determinados por el ANCP-CEE.

Sin embargo, en caso de que el objeto del contrato de obra pública incluya bienes o servicios ajenos a la ejecución de la obra en sí misma, la entidad estatal tiene la facultad de complementar los pliegos con experiencia adicional para evaluar la idoneidad respecto de estos; sin embargo, es necesario cumplir con una serie de requisitos, a saber:

- i. Demostrar en los estudios previos que ha verificado las condiciones de mercado para la adquisición de los bienes o servicios adicionales al componente de obra pública;
- ii. Conservar los requisitos exigidos en los documentos tipo;
- iii. Abstenerse de pedir experiencia exclusiva con entidades estatales, experiencia previa en un territorio específico, limitada en el tiempo o que incluya volúmenes o cantidades de obra específica, y
- iv. Clasificar la experiencia requerida solo hasta el tercer nivel del Clasificador de Bienes y Servicios e incluir exclusivamente los códigos que estén relacionados directamente con el objeto a contratar.

Así las cosas, siempre y cuando un contrato de obra pública – independientemente de su modalidad –, incluya en su objeto contractual bienes o servicios ajenos a la ejecución de la obra y cumpla con las demás exigencias del documento tipo puede incluir experiencia adicional y ello no se contrapone al principio de inalterabilidad, y particularmente, para los contratos EPC el documento tipo también puede modificarse, en la medida que incluye otras actividades diferentes a la obligación típica de realizar trabajos materiales de obra



BOLETÍN ÁREA DE INFRAESTRUCTURA

Este boletín es de carácter informativo.
No constituye asesoría legal ni representa
la posición de la firma frente a los temas
tratados.

Para más información, puede
comunicarse con:

José Alejandro Torres

josealejandro.torres@phrlegal.com

Cristina Vásquez

cristina.vasquez@phrlegal.com