

2014

ASOCIACIONES PUBLICO PRIVADAS (APP) EXPERIENCIAS EN CUNDINAMARCA



MARIA FERNANDA SARMIENTO
VALBUENA
20/03/2014

RESUMEN

Las APP son un instrumento de vinculación de capital privado, que se materializa en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia, riesgos entre las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Gobernación de Cundinamarca por medio del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU desarrolla un proyecto para rehabilitación de la vía Sibaté – Fusagasugá - Pasca mediante el esquema de APP, se constituye en una herramienta valiosa para alcanzar los objetivos, ya que es una alternativa que le permite al Estado encontrar fuentes de recursos complementarios al presupuesto de la Nación, y facilitan la ejecución del proyecto y el crecimiento del desarrollo del país.

Los inconvenientes presentados en la infraestructura vial, de la provincias de Soacha y Sumapaz ha obligado a la comunidad a utilizar vías alternas para comunicarse y comerciar sus productos, las cuales representan un mayor tiempo y costo encareciendo los mismos, con este proyecto el Gobierno pretende atraer nuevamente a todos los usuarios de esta región a las vías departamentales y brindar una mayor economía en la comercialización de sus productos.

A raíz de esta problemática el ICCU ha desarrollado un proyecto de APP en el corredor vial ya mencionado, donde se pretende reducir el tiempo de recorrido entre Sibaté – Fusagasugá – Pasca, para que los agricultores e industrias de la región aprovechen la transitabilidad de sus productos a los diferentes municipios, ciudades y departamentos.

De acuerdo a las características de la zona afectada, se realiza mediante una base la división geopolítica de los grupos interesados beneficiados con la ejecución de este proyecto así:

- Transportadores
- Sector Agrícola
- Sector Ganadero
- Alcaldes
- Veedurías ciudadanas
- Población Cercana

Mediante este esquema de APP el sector privado puede diseñar, construir, financiar, la infraestructura necesaria para la rehabilitación y mejoramiento de la vía Sibaté – Fusagasugá - Pasca y encargarse de la gestión del mantenimiento y operación durante el tiempo del contrato sin problemas por la disponibilidad de recursos.

Con el proyecto se pretende generar un buen número de empleos directos e indirectos en las poblaciones cercanas, mediante los cuales se brindará a varias familias la cobertura de las necesidades básicas y en general todos los beneficios de desarrollo con implica el mejoramiento de una vía.

La vinculación de capital privado en desarrollo de proyectos de infraestructura pública, es un tema ya desarrollado en Colombia, La Constitución política promulgada en el año 1991, abrió nuevos espacios para la participación privada en proyectos del estado, a continuación se enuncian las leyes y decretos que se requieren en la contratación con el Estado:

Ley 80 del 93, por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

Ley 1150 del 2007. Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos.

Con en el esquema de APP, se genera una competencia en tecnología y calidad dentro de las compañías del sector privado, lo cual favorece las condiciones técnicas durante la ejecución del proyecto obteniendo así un producto de primera calidad para los usuarios.

La zona donde se efectuarían los trabajos, actualmente no presenta mayores riesgos en cuanto a grupos al margen de la ley. El único factor que podría alterar la seguridad es cuando se presenten algún tipo de protestas por parte de campesinos y transportadores que obstaculicen y/o atenten en contra de equipos, material y personal. En este caso se contara con el apoyo de las fuerzas militares.

Al inicio del ensayo se tenía como fin responder la siguiente pregunta, ¿Cuál sería el impacto económico de la población, del tramo vial Sibaté – Fusagasugá, Pasca, del Departamento de Cundinamarca Colombia, si se llega a generar una APP en este corredor vial?, contando con el estudio realizado, se concluye que al generarse una APP en corredor vial ya mencionado, el impacto económico es positivo contando que el turismo se incrementaría y los agricultores e industrias de la región pueden aprovechen la transitabilidad de sus productos a los diferentes municipios, ciudades y departamentos.

Se pudo analizar las oportunidades de inversión, mediante el esquema de APP del sector privado, para poder diseñar, construir, financiar, la infraestructura de la vía Sibaté – Fusagasugá – Pasca, las cuales según el modelo financiero estudiado son muy factibles y generan una gran rentabilidad a largo plazo, que es la finalidad de la propuesta de APP con capital 100% privado.

A raíz de los problemas de infraestructura se pudo observar que los antecedentes de la situación o problema que motiva una APP en el corredor vial Sibaté – Fusagasugá – Pasca en Cundinamarca Colombia, es el mal estado de la vía, ya que esta tiene fallas geológicas y presenta falta de rehabilitación, aunque el ICCU invierte anualmente en obras y mantenimiento del corredor no es suficiente para brindarle a los habitantes y a los usuarios de la vía la suficiente calidad y la seguridad que estos requieren.

Palabras Claves:

APP, vía, rehabilitación, mantenimiento, proyecto, concesión, cuarta generación, infraestructura, corredor vial, mejoramiento.

ABSTRACT

APP are a tool to attract private capital, which is embodied in a contract between a state agency and a natural or legal person of private law, for the provision of public goods and related services , which involves the retention and transfer , risks between the parties and payment mechanisms , related to the availability and level of service infrastructure and / or service.

Given the above, the Cundinamarca through the Institute for Infrastructure and Concessions Cape - ICCU develops a project to rehabilitate the road Sibaté - Fusagasugá - Pasca by APP scheme , constitutes a valuable tool for achieving the objectives , as it is an alternative that allows the state to find additional sources of national budget resources , and facilitate project implementation and growth development.

The drawbacks presented in the road infrastructure, the provinces of Soacha and Sumapaz has forced the community to use alternative ways to communicate and market their products , which represent a major time and cost them more expensive , this project aims to attract government back to all users of this region to the departmental roads and provide greater economy in the marketing of their products.

Following this issue the ICCU has developed a PPP project in the aforementioned corridor , which aims to reduce the travel time between Sibaté - Fusagasugá - Pasca , for farmers and industries in the region take advantage of the walkability of their products the different municipalities , cities and departments.

According to the characteristics of the affected area, is performed by a base geopolitical division benefited stakeholders with the implementation of this project as well :

- Conveyor
- Agricultural Sector

- Livestock Sector
- Mayors
- Citizen oversight committees
- Near Town

Through this scheme the private sector APP can design, build, finance , infrastructure required for the rehabilitation and improvement of satellite Sibaté - Fusagasugá - Pasca and take over management of maintenance and operation for the duration of the contract without problems in the availability resource .

The project aims to create a number of direct and indirect jobs in nearby towns , through which several families will provide coverage of basic needs and in general all the benefits of development involves the improvement of a road .

The involvement of private capital in the development of public infrastructure projects is a theme already developed in Colombia , The Constitution enacted in 1991 , opened new spaces for private participation in state projects , then the laws and decrees are set required in the contract with the State:

Law 80 of 93, by which the General Contracting of Public Administration is issued

Act 1150 of 2007. Through which measures efficiency and transparency in Act 80 of 1993 are introduced and other general provisions on contracting with Public Resources dictate .

With the APP schema , generated competition in technology and quality within the private sector companies , which favors the technical conditions for the implementation of the project and getting a premium product for users.

The area where the work would be done , now no major risks in terms of groups outside the law. The only factor that could affect the safety is when some kind of protest

submitted by farmers and transporters that hinder and / or attempt against equipment, material and personnel . In this case we have the support of the military.

At baseline is aimed to answer the question , What would be the economic impact of the population, the highway stretch Sibaté - Fusagasugá, Pasca , Colombia Cundinamarca Department , if you get to create a PPP in this corridor ? , with the study concluded that by generating a PPP corridor already mentioned , the economic impact is positive reckoned that tourism would increase and farmers and industries in the region can take advantage of the walkability of their products to various municipalities , cities and departments.

Could analyze investment opportunities through the PPP scheme the private sector to design, build, finance , infrastructure via Sibaté - Fusagasugá - Pasca , which according to the financial model studied are feasible and generate a large long term profitability , which is the purpose of the proposed APP with 100% private capital .

Following infrastructure problems it was observed that the background of the situation or problem of which the PPP in the road corridor Sibaté - Fusagasugá - Pasca in Cundinamarca Colombia , is the poor state of the road, as this has faults and shows lack of rehabilitation , although the ICCU invests in construction and maintenance of the corridor is not enough to provide the inhabitants and road users sufficient quality and security they require .

Keywords :

APP , satellite , rehabilitation , maintenance, project , grant, fourth generation, infrastructure, road runner, improvement

INTRODUCCIÓN

Por medio de la Ley 1508 de 2012, el Gobierno Nacional estableció el régimen jurídico de las Asociaciones Publico Privadas (APP). En el artículo primero de esta Ley, define que “Las Asociaciones Publico Privadas son un instrumento de vinculación de capital privado, que se materializan en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio” (Colombia, 2012)

Por otro lado, en el artículo 32 de la Ley 80 de 1993 se define las concesiones en Colombia así: Son contratos de concesión 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, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio 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, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden (Congreso, 1993). De acuerdo con el artículo segundo de la Ley 1508 de 2012, se establece que las concesiones se encuentran comprendidas dentro de los esquemas de Asociación Publico Privadas. (Colombia, 2012)

Con la introducción de la Ley 1508 de 2012 y la introducción de la cuarta generación de concesiones viales, el Gobierno Nacional se establece como reto de los nuevos sistemas concesionales mejorar los estándares de calidad de los servicios de la infraestructura construida, por medio de incentivos financieros y de remuneración de los concesionarios que debe estar sujeta a cumplimientos de niveles de servicio y

disponibilidad de la infraestructura. (Colombia, 2012)Adicionalmente, se espera que se efectuó una eficiente transferencia de riesgos al privado, una naturaleza de largo plazo de los contratos, medición, de servicios e incentivos y financiamiento privado de largo plazo.

Partiendo de esta coyuntura nacional, y por ser funcionaria del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU, cuya misión es “Ejecutar proyectos de infraestructura física y acciones de mantenimiento y mejoramiento, para que los habitantes se movilicen de manera adecuada, disfruten del espacio público, mejoren su calidad de vida y alcance el desarrollo sostenible. Se tendrá como base el respeto al ciudadano y se implementaran mecanismos de participación orientados a generar un sentido de pertenencia”. (Cundinamarca, 2008). En la búsqueda de oportunidades, se identifica la necesidad de mejorar y rehabilitar el corredor vial que comunica a los municipios de Sibaté – Fusagasugá – Pasca del Departamento de Cundinamarca en Colombia.

Teniendo en cuenta lo anterior, el presente ensayo tiene como fin responder la siguiente pregunta, ¿Cuál sería el impacto económico de la población, del tramo vial Sibaté – Fusagasugá, Pasca, del Departamento de Cundinamarca Colombia, si se llega a generar una APP en este corredor vial?

Contando con los estudios y los diagnósticos de la situación actual de la vía y analizando las razones y motivaciones de llevar a cabo este proyecto se busca como objetivo principal Identificar cual es el impacto económico en la población, del tramo vial Sibaté – Fusagasugá – Pasca, del Departamento de Cundinamarca Colombia, si se llega a generar una APP. Para de esta manera dar apertura a los objetivos específicos que se relacionan a continuación: 1. Analizar las oportunidades de inversión, mediante el esquema de APP del sector privado, para poder diseñar, construir, financiar, la infraestructura de la vía Sibaté – Fusagasugá – Pasca. 2. Observar los antecedentes de la situación o problema que motiva una APP en el corredor vial Sibaté – Fusagasugá – Pasca en Cundinamarca Colombia.

1. Características de la Asociación Público – Privada (APP)

La APP es una tipología general de relación público-privada materializada en un contrato entre una organización pública y una compañía privada para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados en un contexto de largo plazo, financiados parcial o totalmente con pagos por resultados diferidos en el tiempo por parte del Estado.

Dicha asociación se traduce en retención y transferencia de riesgos, en derechos y obligaciones para las partes, que se retribuye al privado a través de pagos relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio, incentivos y deducciones y, en general, en el establecimiento de estándares de calidad de los servicios contratados e indicadores claves de cumplimiento. (Departamento Nacional de Planeación, 2012)

Bajo un esquema APP el sector privado puede diseñar, construir o reconstruir, financiar, la infraestructura necesaria –establecimientos educacionales, hospitales, cárceles, entre otros–, para la provisión de un servicio público y en todos los casos encargarse de proveer todos los servicios asociados a la gestión y mantenimiento de dicha infraestructura durante la duración del contrato, que por naturaleza es de largo plazo. Por su parte, el sector público retiene la responsabilidad de proveer el servicio – educación, salud, custodia, entre otros–, y pagar al sector privado por la prestación de todos los servicios relacionados con la operación y el mantenimiento de la infraestructura, siempre y cuando la calidad del servicio cumpla con los requisitos pactados. (Departamento Nacional de Planeación, 2012)

En resumen, los esquemas APP corresponden a asociaciones de largo plazo entre un concedente público y una empresa privada, cuyas principales características son las siguientes:

- El sector privado se encarga del financiamiento, diseño, construcción o rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura pública y en todos los casos de la operación y mantenimiento de los servicios contratados.
- El sector público continúa con la responsabilidad de la provisión del servicio público y repaga total o parcialmente con presupuesto público diferido en el tiempo todos los costos relativos al financiamiento, diseño, construcción o rehabilitación, operación y mantenimiento de la infraestructura pública llevada a cabo por el sector privado por la ejecución de las obras y la prestación del servicio.
- El sector público paga al sector privado por resultados, es decir, en función de la disponibilidad de la infraestructura y desempeño de servicio contratado –niveles de servicio en limpieza, recepción, restauración, condiciones de una vía, entre otras variables–, dependiendo de las características de cada proyecto.
- Asignación de riesgos a la parte, sector público o privado, que tenga la capacidad de gestionar, controlar, administrar y mitigar de forma más eficiente el riesgo en cuestión.
- Gestión privada de largo plazo para la operación de los servicios asociados al mantenimiento de la infraestructura. (Departamento Nacional de Planeación, 2012)

1.1 Experiencia internacional de las APP

La mayor experiencia internacional en esquemas APP se encuentra en la Unión Europea, donde en los últimos 15 años se han firmado más de 1.000 contratos de este tipo que representan una inversión cercana a los 200.000 millones de euros en sectores como educación, salud, defensa, justicia y transporte a través de las diferentes

modalidades de APP. Dentro de esta experiencia el modelo más avanzado es el desarrollado en el Reino Unido, denominado Private Finance Initiative (PFI), que representa cerca del 58% del total de la inversión materializada en este tipo de contratos. En España, una reciente ley de contratos del sector público está permitiendo el desarrollo de los proyectos de colaboración público-privado (PPP/PFI), particularmente en áreas sociales. (Departamento Nacional de Planeación, 2012)

En Norteamérica, Oceanía, Canadá y Australia han creado en sus provincias marcos de regulación e instituciones para promover este tipo de contratos. En Asia, Corea tiene el liderazgo con más de 450 contratos desarrollados a través de esquemas APP. (Departamento Nacional de Planeación, 2012)

En América Latina, los proyectos que se ejecutan bajo esquemas de Asociación Público-Privada se denominan mayoritariamente contratos de concesión, ya sea que éstos involucren o no aportes públicos para su financiamiento. Sin embargo, en los últimos años se está intentando en algunos países diferenciar el concepto de APP del concepto de Concesión, contextualizando el concepto APP a las modalidades de asociación con el sector privado que involucren, además de la gestión privada, compromisos presupuestarios futuros del sector público, ya sea parciales o totales, para la gestión y el financiamiento de un proyecto, asociados al cumplimiento de un nivel de servicio. (Departamento Nacional de Planeación, 2012)

En esta línea han avanzado Brasil, México y Perú, que han optado por el término concesión, preferentemente para aquellas modalidades de contratación de obras públicas que son financiadas íntegramente por sus usuarios, sin comprometer presupuesto público. En Chile, si el proyecto es financiado por los usuarios o por el Estado, se utiliza indistintamente el término concesión. Todo lo anterior refiere que el concepto de Asociación Público-Privada en el sentido estricto aún no ha sido incorporado. (Departamento Nacional de Planeación, 2012)

1.2 Experiencia de las APP en Colombia

La vinculación de capital privado en el desarrollo de proyectos de infraestructura pública es un tema ampliamente conocido y explorado en Colombia. La Constitución Política promulgada en 1991 abrió nuevos espacios para la participación privada en proyectos de infraestructura y servicios públicos, lo cual detonó la expedición de un número importante de leyes y decretos que dieron vida y regulación a diversos esquemas de participación entre el sector público y privado. (Departamento Nacional de Planeación, 2012)

En efecto, a partir de la promulgación de estos cuerpos legales inició, a principios de los años noventa, el proceso de atracción de participación privada con la liquidación de entidades públicas y la privatización de parte de la banca y de las empresas industriales y comerciales del Estado. Además empezó la participación del sector privado en la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura pública de transporte, mediante la adjudicación de concesiones viales, aeroportuarias, portuarias y férreas; así mismo, en materia de telecomunicaciones, se avanzó en desarrollo del servicio de telefonía móvil celular, la apertura del mercado de larga distancia a nuevos operadores y una mejor oferta de televisión a través de la concesión de los canales nacionales; mientras que en el sector de energía, a través de la venta de activos en el sector y la entrada de operadores privados se ha hecho posible la mejora en la prestación de los servicios y el aseguramiento de la oferta en el largo plazo. (Departamento Nacional de Planeación, 2012)

Tales esquemas de participación privada en proyectos de infraestructura y servicios públicos han sido utilizados para desarrollar proyectos que no hubieran podido ejecutarse bajo el esquema de inversión pública, dadas las restricciones fiscales existentes. (Departamento Nacional de Planeación, 2012)

Lo importante es destacar que el marco legal vigente en Colombia permite ejecutar y regula los esquemas de Asociación Público- Privada que reciben el nombre

genérico de APP o de PPP –*Public Private Partnerships*, por sus siglas en inglés– en otros países. (Departamento Nacional de Planeación, 2012)

Iniciativa para la Modernización y Gestión de Activos Fijos Públicos, establece que la experiencia adquirida en materia de atracción de participación privada en operación y mantenimiento es de gran importancia para el montaje de proyectos tendientes al desarrollo y/o modernización de infraestructura pública en donde aún la participación del sector privado es escasa –educación, salud, justicia, defensa, edificaciones públicas, entre otros. (Departamento Nacional de Planeación, 2012)

Son múltiples los beneficios alcanzados a través de la vinculación del sector privado, como se resalta en el Documento CONPES 35387, en el cual se concluye que: *“la inversión del sector privado en infraestructura ha contribuido a incrementar la productividad, establecer empresas con solidez financiera, mejorar la gestión de las mismas, promocionar la competencia, aumentar la eficiencia en la construcción, operación y mantenimiento de proyectos de infraestructura, promocionar la inversión extranjera, propiciar programas de democratización de la propiedad accionaria, aumentar la cobertura y calidad de los servicios y adicionalmente, disminuir los recursos transferidos a empresas públicas y/o subsectores de infraestructura, incidiendo de manera positiva en las perspectivas de endeudamiento público y posibilitando el aumento de recursos destinados a otros sectores”*. (Departamento Nacional de Planeación, 2012)

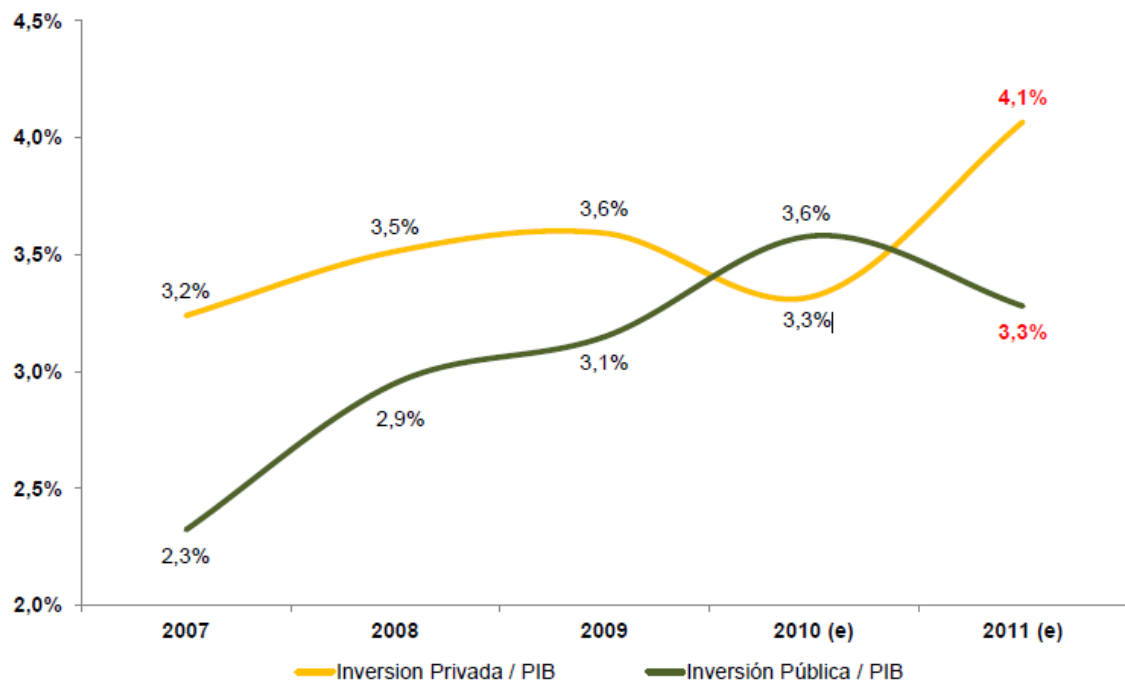
No obstante los resultados alcanzados en los sectores indicados, el Gobierno es consciente de la necesidad imperiosa de extender los beneficios de la participación del sector privado a los demás sectores en donde el Estado es partícipe y presta servicios a los ciudadanos.

En este contexto, el Gobierno nacional, con el apoyo de la banca multilateral, está impulsando alternativas para el desarrollo de esquemas que permitan atraer

inversión privada para la construcción, operación y/o modernización de infraestructura pública en los sectores sociales, en donde aún la participación del sector privado es escasa.

En la gráfica N° 1 se puede observar como es el movimiento del PIB en Colombia, comparando la inversión privada con la inversión pública en infraestructura desde el año 2007 hasta el año 2011.

Gráfica No. 1 Comparativo Inversión Pública vs. Inversión Privada en infraestructura



Fuente: (Departamento Nacional de Planeación, 2012) – Dirección de infraestructura y energía sostenible.

Teniendo en cuenta lo observado anteriormente se puede evidenciar que los últimos años la inversión privada en infraestructura en Colombia es más alta que la pública ya que esta cuenta con 4.1% en el PIB del país, mientras que la pública cuenta con el 3.3%.

1.4 Marco legal y normativo de las APP

De acuerdo al Artículo 3º del Decreto Legislativo N° 1012, las Asociaciones Público – Privadas (APP) son modalidades de participación de la inversión privada en las que se incorpora experiencia, conocimientos, equipos, tecnología, y se distribuyen riesgos y recursos, preferentemente privados, con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública o proveer servicios públicos. En una APP participan el Estado, a través de alguna de las entidades públicas establecidas en la norma, y uno o más inversionistas privados.

Las Asociaciones Público – Privadas pueden clasificarse de la siguiente manera

Tabla N° 1:

Tabla N° 1 Marco legal y normativo de las APP

Transversalidad	Se aplica a cualquier sector de la economía, ya sea social o productivo, para la solución de necesidades y servicios de infraestructura.
Capacidad y Compromiso	Se busca atraer inversionistas de largo plazo con suficiente capacidad financiera que no sólo construyan las obras sino que las operen y las mantengan.
Pago por Servicio	Se introduce el concepto de pago por disponibilidad y nivel de servicio.
Incentiva Iniciativas Privadas	La Ley incluye un régimen normativo aplicable a las Iniciativas Privadas, involucrando premios e incentivos correctos para su desarrollo
Adecuada Estructuración	La Ley refuerza la adecuada estructuración de proyectos en cuanto a estudios, análisis de riesgos y adicionalmente incluye el concepto de Valor por Dinero.
Contabilidad Fiscal	La Ley contiene cambios en el tratamiento presupuestal respecto a: Vigencias futuras de los proyectos APP nacionales y territoriales.
Diseño Institucional	La ley aclara los roles y funciones de las entidades que participan en el ciclo de proyectos APP

Fuente: (Departamento Nacional de Planeación, 2012) - Marco Normativo APP

Tabla N° 2 COMPARATIVO Y COMPLEMENTACIÓN LEYES APP

ANTES - LEY 80/93 Y 1150/97	AHORA - LEY 1108/12
El Estado paga anticipos en proyectos de concesión. El pago se realiza independientemente del cumplimiento con el servicio	No hay anticipos. El pago se realiza de acuerdo con el cumplimiento del servicio
Ley 80 de 1993: adiciones de 50% Ley 1150 de 2007: adiciones limitadas al 60% en plazo	Se limita las adiciones al 20% del valor del contrato (CAPEX y OPEX)
Se pagaba por obras	Se paga por los servicios que presta la infraestructura
No se hacía una eficiente asignación de riesgos	Se busca una mejor asignación de riesgos durante la estructuración del proyecto.
No se analizaba cuál era la mejor modalidad para ejecutar el proyecto (APP u Obra Pública)	Se exige por ley contar con el análisis de la justificación de la modalidad de ejecución
No se hacía diferencia entre quién financiaba y quién construía	Los requisitos habilitantes son capacidad legal, capacidad financiera y experiencia en inversión o estructuración
Los proyectos no estaban siendo diseñados para inversionistas institucionales y financieros	Se incentiva un esquema para atraer inversionistas institucionales y financieros

(Departamento Nacional de Planeación, 2012)

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, a continuación se presenta un diagnóstico y una descripción de los municipios estudiados donde se pretende llevar a cabo el proyecto de APP.

2 Diagnóstico de la situación de las vías de los Municipios de Sibaté – Fusagasugá - Pasca

A continuación se presenta el diagnóstico de la situación actual de las vías que conectan a los municipios de Sibaté y Fusagasugá por el sector de San Miguel, y

Fusagasugá y Pasca en el Departamento de Cundinamarca Colombia, junto con las razones que motivan a presentar el proyecto de Asociación Publico Privada que proviene de iniciativa privada, para el mejoramiento y rehabilitación de la conexión vial Sibaté – Fusagasugá y Fusagasugá – Pasca.

3 Antecedentes de la situación de los municipios de Sibaté – Fusagasugá - Pasca

Los Municipios de Sibaté y Fusagasugá se encuentran ubicados en el Departamento de Cundinamarca y su principal actividad económica es agrícola y comercial. Estos dos Municipios están conectados por la Autopista Bogotá – Girardot y por otra ruta comúnmente llamada vía La Aguadita o del Alto de San Miguel, esta última ruta tiene aproximadamente 30 km.

La vía Sibaté – Fusagasugá es corredor alternativo a la Autopista Bogotá – Girardot, sirve de ruta alterna sobre todo en los puentes festivos cuando los vehículos que transitan hacia Girardot son desviados por esta ruta en el plan retorno. Esto implica que es una vía de importancia no solo departamental sino nacional, ya que un volumen de tráfico importante transita hacia y desde Bogotá por el sur de la ciudad.

No obstante la importancia de este corredor, el estado actual de la vía no cumple con las especificaciones mínimas y por el contrario se considera deteriorada y cuenta con zonas inestables que comprometen la seguridad de los que transitan por esta. Se estima que en la actualidad, el nivel de servicio de encuentra entre E y D.

- Nivel de servicio D: El flujo todavía es estable y se presentan restricciones de geometría y pendiente. No existe libertad para conducir con la velocidad deseada dentro de la corriente vehicular, al ocurrir interferencias frecuentes con otros vehículos, o existir condiciones de vías más defectuosas. El nivel general de libertad y comodidad que tiene el conductor es deficiente.

- Nivel de servicio E: Representa la circulación a capacidad cuando las velocidades son bajas pero el tránsito fluye sin interrupciones. En estas condiciones es prácticamente imposible adelantar, por lo que los niveles de libertad y comodidad son muy bajos. La circulación a capacidad es muy inestable, ya que pequeñas perturbaciones al tránsito causan congestión. Aunque se han tomado estas condiciones para definir el nivel E, este nivel también se puede alcanzar cuando limitaciones de la vía obligan a ir a velocidades similares a la velocidad a capacidad, en condiciones de inseguridad. (Herrera, 2008).

Durante los últimos años, los habitantes de los pueblos aledaños, en especial los de Sibaté, Silvania y Fusagasugá, así como los transportadores y comerciantes de la región, han denunciado el mal estado de la vía y han solicitado el arreglo inmediato de la misma.

Teniendo en cuenta que si el Departamento de Cundinamarca adjudica una APP de iniciativa privada para el mejoramiento y rehabilitación de la conexión vial Sibaté – Fusagasugá, por la antigua carretera. Rehabilitar y mejorar este corredor, permitirá que agricultores y comerciantes tengan acceso a una vía que permita transportar eficientemente sus productos, además de desarrollar la región, ya que también es una zona de potencia turística.

Desde el 2011 con la instalación del peaje San Miguel, se proyectó tener un recaudo de \$5.000 millones durante el 2012. De acuerdo con el anuncio el señor gobernador del Departamento de Cundinamarca Doctor Álvaro Cruz, los recursos producidos del recaudo del peaje serán licitados e invertidos en obras de mantenimiento y rehabilitación de la vía Sibaté- Fusagasugá. (Cruz, 2012).

Actualmente el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU ha tenido gran avance en este proyecto plantándose como objetivo “Mejoramiento

y rehabilitación de la conexión vial Fusagasugá- Sibaté- Pasca, en el Departamento de Cundinamarca” el cual fue radicado el 13 de Junio de 2012.

Fusagasugá – Pasca

Pasca es un Municipio que se encuentra ubicado en el Departamento de Cundinamarca Colombia, aproximadamente a 9 Km de Fusagasugá. Esta vía es transitada principalmente por vehículos livianos los cuales transitan por un corredor con riesgos importantes, esta cuenta con un deterioro inferior de la vía y requerimientos menos extensos de las características de la vía. Esta vía presenta varios sitios inestables, no cuenta con la señalización horizontal y vertical adecuada, con el ancho de la calzada requerido para que no se presenten conflictos entre vehículos livianos y pesados.

3.1 Zona y Población Afectada

La conexión Sibaté – Fusagasugá tiene aproximadamente 39 Km, comenzando en la intersección con la CABG y pasando por las veredas de San Miguel, San Antonio, las Fronteras y el Peñón, hasta llegar al Municipio de Fusagasugá. Por su parte, la conexión Fusagasugá – Pasca tiene aproximadamente 9 Km, comenzando en el casco urbano de Fusagasugá. Si bien estas veredas y municipios pertenecen al Departamento de Cundinamarca y se consideran como beneficiarios directos del proyecto de APP, no son los únicos, ya que con esta vía se pretende atraer cierto tráfico de la CABG y de la vía Chía - Mosquera – Girardot (En adelante Devisab). Los principales municipios que impactan el mejoramiento y la rehabilitación de esta vía son precisamente Sibaté – Fusagasugá y Pasca.

Imagen N° 1 Vía Departamental Soacha a Pasca



Fuente: (Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca, 2013)- Ubicación geográfica de la vía Sibaté - Fusagasugá

Sibaté: Es un municipio de Cundinamarca – Colombia, ubicado en la provincia de Soacha. Según el censo DANE 2005, hace parte del Área Metropolitana de Bogotá y su población ES DE 31.675 habitantes. Se encuentra a 29 Km al sur de Bogotá y a él se llega a través de la Autopista Sur.

La principal actividad económica de Sibaté es agrícola, produce fresas, papa, arveja, entre otros. En la parte rural se encuentra la hidroeléctrica de El Muña y su represa, además de funcionar una de las clínicas de reposo más conocidas en el país.

Fusagasugá: Es un municipio de Cundinamarca – Colombia, el cual es la capital de la provincia del Sumapaz. Se encuentra a 64 Km al sur de Bogotá y según el censo del DANE 2005, su población es de 107.259 habitantes.

Las actividades determinantes de la economía de la ciudad son el mercado agropecuario regional, el comercio y la construcción. Sin embargo el acelerado crecimiento del tercer sector (servicios), especialmente el fortalecimiento de las actividades del sector educativo, salud, recreación, turismo, transporte y políticas

públicas locales de apoyo a la agrotecnología, apuntan a ser a corto plazo los dinamizadores del desarrollo local. (Fusagasugá, 2012).

Pasca: Es un municipio de Cundinamarca – Colombia, ubicado en la Provincia del Sumapaz. Según el censo del DANE 2005, su población es de 10.876 habitantes.

Las actividades determinantes de la economía del municipio son el comercio, la actividad agrícola y los servicios. (Molina, 2007)

Como se dijo anteriormente, existe un porcentaje del tráfico de la CABG y de Devisab que puede ser atendido por esa vía. Desde la salida de Bogotá hasta Girardot, la CABG tiene dos peajes, el de Chusaca y el Chinauta, los cuales a julio de 2012 tiene un TPD de 18.398 y 15.612, respectivamente. Por su parte, desde la salida de Bogotá hasta Girardot, la vía de Devisab tiene tres peajes, Mondoñedo, San Pedro y Pubenza. Los crecimientos de tráfico de estas dos concesiones (Ver ilustración 2), junto con el crecimiento del parque automotor en Colombia, el cual fue de 27.8% en el 2011, hacen pensar que se necesita una vía alterna que pueda descongestionar estas dos concesiones que permitan la entrada y salida de Bogotá.

3.2 Situación actual de la vía

Sibaté – Fusagasugá

El corredor de Sibaté – Fusagasugá ha existido por varios años; sin embargo, no se han realizado mantenimientos mayores que permitan mantener esta vía en condiciones ópticas. Actualmente, en la vía hay contratistas de la gobernación que adelantan obras menores para mantener la transitabilidad de la vía. Sin embargo, La situación que se presenta es de índole estructural, ya que si no se lleva a cabo una intervención que tenga como fin rehabilitar y mejorar todo el corredor, las zonas inestables y el deterioro de la vía, harían prácticamente imposible transitar por la misma, lo cual no solo perjudicaría a los habitantes de la región, sino también a los transportadores y viajeros

de corto y largo recorrido, que utilizan o son obligados a utilizar esta vía como alternativa a la CABG, cuando esta congestionada o se encuentra en plan retorno.

Desde Sibaté hasta Fusagasugá la vía no posee intersecciones importantes, por lo que se considera que todas las poblaciones que se encuentran sobre este corredor están siendo impactadas negativamente por el atraso en el acceso vial. Adicionalmente, como se explico anteriormente también se considera como población afectada a los transportadores y viajeros que toman esta vía los fines de semana en plan retorno y los que podrían llegar a tomar esta vía como alternativa a la CABG y a Devisab.

Fusagasugá – Pasca

De acuerdo con la información de la cartilla de volúmenes del INVIAS, la vía Pasca – Fusagasugá es una vía de aproximadamente 13 Km con flujos vehiculares en el rango de 1.400 a 1.800. En general la geometría en planta, perfil y de sección transversal del corredor existente son adecuadas para los usuarios que lo transitan, caracterizados por vehículos livianos. Sin embargo, el corredor requiere de una adecuación total en lo referente a señalización horizontal y vertical, así como la rehabilitación misma de la vía.

3.3 Intentos de solución

La Gobernación de Cundinamarca ha invertido \$5.000 millones, correspondientes al recaudo anual durante el 2012 del peaje instalado en noviembre de 2011, en el mantenimiento y rehabilitación de la vía entre Sibaté y Fusagasugá. Durante el año 2013 se adelantaron obras menores, las cuales si bien intenta preservar la transitabilidad, no mejoran el nivel de servicio de la vía.

Se estima que las intervenciones realizadas han fracasado, ya que una vía con nivel de servicio entre E y D, requiere intervenciones mayores a lo largo de todo corredor.

3.4 Intereses de los Involucrados:

Como se ha dicho en varias ocasiones, el proyecto propuesto es de intereses de varios involucrados como La Gobernación de Cundinamarca, las alcaldías y los habitantes de los municipios afectados, los desarrolladores del proyecto, los transportadores y viajeros que transitan por esta vía y los que transitan por la vía Bogotá – Girardot o por Mosquera – Girardot.

Proveedores

Los estructuradores del proyecto se encargaran de realizar los estudios y diseños de la vía, desde el punto de vista de ingeniería; el estudio de factibilidad financiera y la búsqueda de financiación; y la rehabilitación y el mantenimiento de la vía. Es de interés de los originadores, llevar a cabo este proyecto, ya que estiman que el desarrollo del mismo genera 20 empleos por kilometro, es decir cerca de 780 trabajos, los cuales se presupuestan que serán atendidos con mano de obra local.

Promotores

Así como los estructuradores del proyecto son proveedores, por su interés en llevar a cabo la rehabilitación y mejoramiento del corredor vial, también se convierten en promotores del mismo. Son conscientes que el desarrollo de esta vía, es de importancia nacional y puede contribuir al desarrollo de la región.

Por otro lado, se considera que la Gobernación de Cundinamarca puede convertirse en promotor del proyecto, toda vez que la puesta en marcha del proyecto, busca el desarrollo de la región, satisfaciendo algunas necesidades de la población cercana al corredor vial. Con lo anterior, se entiende que este proyecto corresponde a los intereses y políticas de la Gobernación de Cundinamarca.

Beneficiarios

Por año, los habitantes y transportadores de la región han solicitado el arreglo de estas vías, por lo que se considera que se cuenta con el apoyo social y político necesario para llevar a cabo el proyecto. Tanto a los habitantes de la región como a los viajeros que podrían hacer uso de este proyecto, les interesa transitar por una vía de óptimas condiciones, que asegure ciertos niveles de servicio y que les permita acceder a la capital eficientemente, representando una alternativa adicional a las vías ya existentes.

También se considera que la Gobernación de Cundinamarca, quien instaló un peaje en noviembre de 2011 con el fin de recaudar dineros que serán invertidos en obras menores de mantenimiento y rehabilitación, es un beneficiario de este proyecto. Si lleva a cabo el proyecto de APP en este corredor vial, se podría mejorar la vía en su totalidad, respondiendo al interés de la Gobernación y los usuarios.

3.5 Descripción general del proyecto

Con la introducción de la cuarta generación de concesiones viales por parte del Gobierno Nacional y la Ley 1508 de 2012, por lo cual se establece el régimen se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas (APP), se establece como reto de los nuevos sistemas concesionales mejorar los estándares de calidad de los servicios de la infraestructura construida, por medio de incentivos financieros y de remuneración de los concesionarios que debe estar sujeta a cumplimientos de niveles de servicio y disponibilidad de la infraestructura. Adicionalmente, se espera que se efectuara una eficiente transferencia de riesgos al privado, una naturaleza de largo plazo de los contratos, medición de niveles de servicio e incentivos y financiero privado de largo plazo.

Partiendo de la coyuntura nacional y del diagnóstico de la situación actual de la vía que comunica a los municipios de Sibaté y Fusagasugá por el sector de San Miguel, y de la vía Fusagasugá – Pasca, la Gobernación de Cundinamarca adelanta un

proyecto de Asociación Público Privada, de iniciativa privada, con el objeto principal de llevar a cabo el mejoramiento y la rehabilitación de la conexión vial Sibaté - Fusagasugá - Pasca.

Para llevar a cabo la adecuación de la vía y llevarla a unos estándares de operación y seguridad mínimos, que garanticen la circulación de los vehículos que regularmente la usan, se requiere entonces realizar la recuperación de la vía en su totalidad. Esta recuperación comprende la corrección de los sitios inestables encontrados a lo largo de la misma, rehabilitación de la totalidad del pavimento, instalación de señales verticales, tachas reflectivas y demarcación horizontal. Paralelo a esto, se quiere reconstruir todo el sistema de drenaje y subdrenaje de la vía para evitar que se generen futuros procesos de inestabilidad como los que afectan la calzada en la actualidad.

3.6 Descripción de la necesidad a satisfacer

Teniendo en cuenta la situación actual de la vía que comunica a los municipios de Sibaté y Fusagasugá por el sector de San Miguel, y de la vía Fusagasugá – Pasca, la empresa Castro Tcherassi le presenta al Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU un proyecto de asociación público privada de iniciativa privada, con el objeto principal de llevar a cabo el mejoramiento y la rehabilitación de la conexión vial Sibaté – Fusagasugá – Pasca.

Se propone llevar a cabo esta conexión vial APP, ya que los originadores del proyecto, están en capacidad de realizar el mejoramiento y la rehabilitación de la vía, asegurando los niveles de servicio requeridos por el gobierno y asumiendo los riesgos que, como privado, puede manejar de una manera más eficiente que el sector público. Esto es una clara alineación con los intereses del gobierno, quien pretende mejorar los estándares de calidad de los servicios de infraestructura construida y efectuar transferencia de riesgos al privado.

Se considera que son beneficiarios del proyecto todos los habitantes de las veredas y municipios sobre este corredor, los transportes y viajeros que son obligados a tomar esta vía por operaciones en la CABG. El Departamento de Cundinamarca se considera beneficiado en la medida que la mejora y rehabilitación del corredor, va en línea de intereses de la Gobernación, quien instaló un peaje a finales del año 2012 con el fin de realizar reparaciones a la vía.

Imagen N° 2 Vía Departamental Soacha a Pasca



Fuente: (Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca, 2013) - Ubicación geográfica de la vía Sibaté – Fusagasugá

3.7 Población beneficiada

A pesar que la Gobernación de Cundinamarca socializó el proyecto, en la etapa de prefactibilidad se pudo concluir que los beneficiarios del proyecto, están de acuerdo con el desarrollo del mismo. Por años, los habitantes y transportadores de la región han socializado el arreglo de estas vías, por lo que se considera que se cuenta con el apoyo social y político necesario para llevar a cabo el proyecto.

Como beneficiarios del proyecto, se identifican principalmente a los habitantes y comerciantes de los municipios de Sibaté, Fusagasugá y Pasca, así como a los viajeros de largo recorrido, que podrían tomar esta vía como alterna a las vías Bogotá – Girardot y Bogotá – Mosquera. Tanto a los habitantes de la región como a los viajeros que podrían hacer uso de este proyecto, les interesa transitar por una vía de óptimas condiciones, que asegure ciertos niveles de servicio y que les permita acceder a la capital eficientemente, representado una alternativa adicional a las vías ya existentes.

Adicionalmente, como se dijo anteriormente, también se considera que la Gobernación de Cundinamarca, es un beneficiario de este proyecto, ya que podrían responder a los intereses de la misma si se tiene en cuenta que esta instaló un peaje en noviembre de 2011, con el fin de recaudar dineros que serán invertidos en obras menores de mantenimiento y rehabilitación de la vía en cuestión.

3.8 Población Afectada

El análisis del componente socioeconómico y cultural del PAGA requerido para el mejoramiento y rehabilitación de la vía Sibaté – Fusagasugá – Pasca, se llevó a cabo a partir de recolección de información secundaria en documentos como Planes de Ordenamiento, Planes de desarrollo municipal, Censo Dane 2005, entre otros; además de lo anterior se hizo observación directa en campo, con recorridos a lo largo de los 51km de vía a intervenir y aproximadamente 5 km más que corresponden a la variante Bermejál.

El proyecto vial por donde se desarrollara la ejecución de las diferentes obras o actividades que se desarrollaran para la Administración, operación y Mantenimiento (AOM) de la carretera Sibaté–Pasca, se llevara a cabo en cinco (5) municipios del departamento de Cundinamarca, los cuales se relacionan a continuación junto con las veredas que serán intervenidas en cada uno de ellos:

Tabla N° 3 VEREDAS DE MUNICIPIOS

MUNICIPIOS	VEREDAS
Soacha	Santana
	Chacua
Sibate	Vereda San Miguel
	Vereda San Fortunato
	Vereda San Rafael
	Vereda Perico
	Centro Poblado
	Vereda Chagua
	Sector El Jazmin
	Vereda San Benito
	Vereda Delicias
Silvania	Vereda Santa Rita Alta
	Vereda Agua Bonita
	Vereda Victoria Alta
Fusagasuga	Vereda Aguadita
	Vereda Bermejál
	Vereda Tierranegra
	Vereda Piamonte
	Vereda Jordan
	Vereda La Palma
	Centro poblado
Fusagasuga - Pasca	Centro Poblado
	Vereda Los Sauces
	Vereda Bethel
Pasca	Vereda Alto del Molino
	Vereda El Zaque
	Vereda Guchipas
	Centro poblado Pasca

Fuente: (Colsultoria Colombiana S.A, 2013) – Veredas Municipios

Teniendo en cuenta la relación de municipios y veredas que serían intervenidas por el proyecto, a continuación se describirán de manera general las características de dichos territorios, con el propósito de tener un panorama integral de la zona.

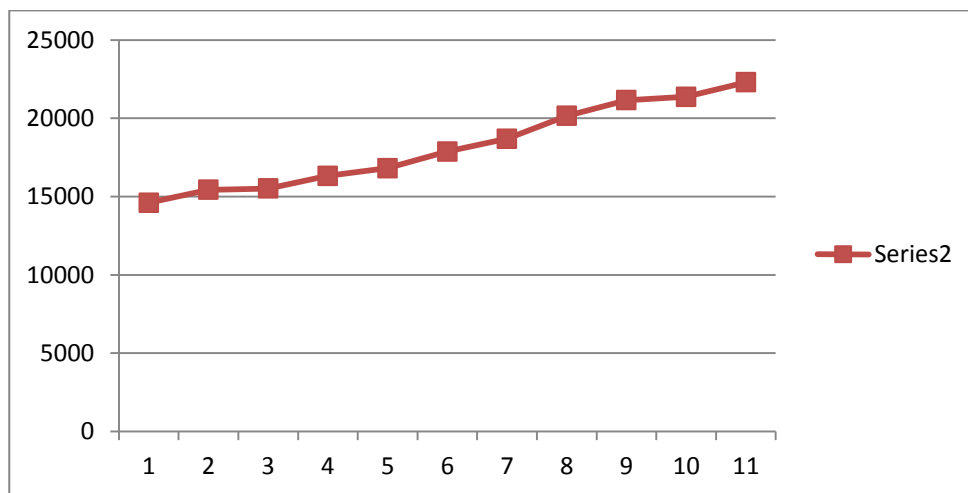
4.0 CONDICIONES SOCIOECONOMICAS

En lo referente a las condiciones socio-económicas que permitan caracterizar las poblaciones de Fusagasugá y Sibate se optó por considerar el comportamiento demográfico en estos municipios y el comportamiento del PIB DEL Departamento de Cundinamarca pues no se cuenta con información detallada de este indicador a nivel municipal con un histórico que permita su análisis.

En cuanto al PIB, Cundinamarca ha tenido un comportamiento de crecimiento similar al nacional en los últimos años, con valores cercanos iniciales del orden de \$14000 miles de millones para el año 2000 a valores cercanos a los 22000 miles millones en el año 1010.

La Grafica N° 3 que se presenta a continuación muestra una tendencia de crecimiento para este indicador denotado condiciones favorables en la economía departamental.

Gráfica No. 3 PIB Cundinamarca



Fuente: (Consultoria Nacional S.A, 2011) - con base en información del DANE

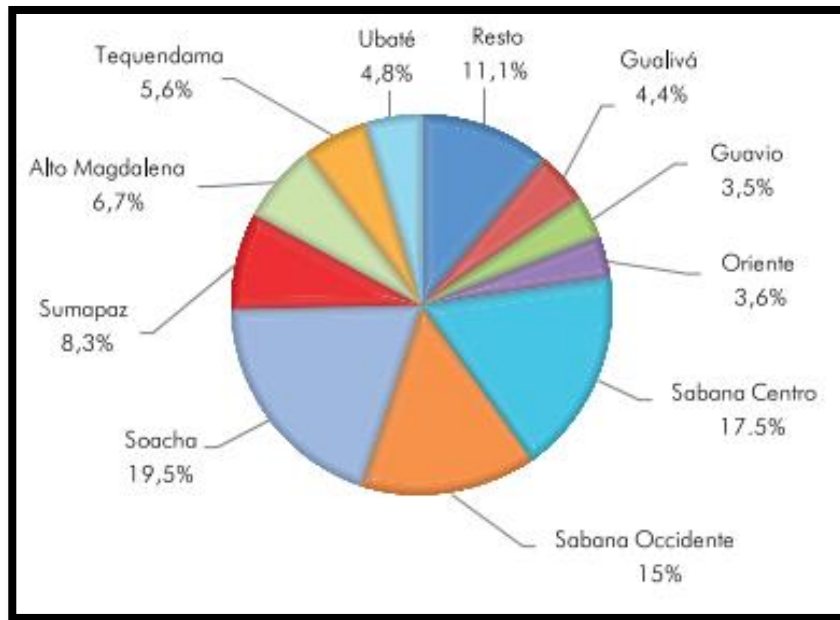
De lo anterior, la tasa de crecimiento del PIB departamental muestra un valor promedio del 4.3% entre el año 2000 a 2010, presentando siempre valores de crecimiento positivos con un mínimo cercano 1% y máximo del 7.8%. Lo anterior se visualiza donde se aprecia tanto la tasa de crecimiento interanual y la tasa de crecimiento promedio para los años 2000 a 2010.

Es importante tener en cuenta que el comportamiento del PIB a nivel departamental, no refleja directamente el comportamiento a nivel municipal, esto debido a que Cundinamarca cuenta con regiones que impactan de forma más directa el

crecimiento de los indicadores económicos, tal es el caso de los municipios de Soacha, Madrid, Facatativá, Girardot, Zipaquirá y Funza que en conjunto representan un 34.2% del PIB departamental (Gobernación de Cundinamarca, 2010).

En este sentido, el Municipio de Sibaté hace parte de la provincia de Soacha junto con el municipio de Soacha mientras que Fusagasugá hace parte de la provincia de Sumapaz junto con los municipios de Arbeláez, Cabrera, Granada, Pandi, Pasca, San Bernardo, Silvania, Tibacuy y Venecia. El aporte de cada una de las provincias al PIB departamental se aprecia a continuación:

Gráfica No. 4 Distribución PIB Cundinamarca por Provincias

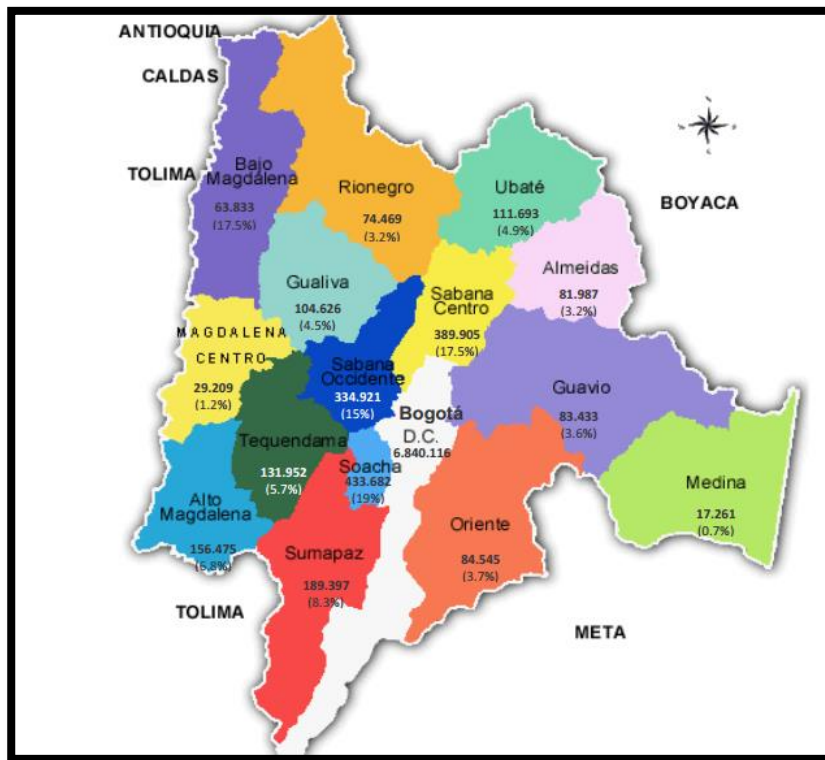


Fuente: (Camara de Comercio de Bogotá, 2010)

Según lo anterior, la provincia de Soacha representa un 17.1% y la de Sumapaz un 6.6% del PIB departamental según los datos al año 2005, de este modo la provincia de Soacha se ubica en el tercer lugar de importancia en lo referente al aporte y la de Sumapaz en el sexto lugar.

Respecto a la población, según la figura que se muestra a continuación, la provincia de Soacha agrupa el 19% de la población cundinamarqués, en tanto que la provincia de Sumapaz representa un 8.3% del total.

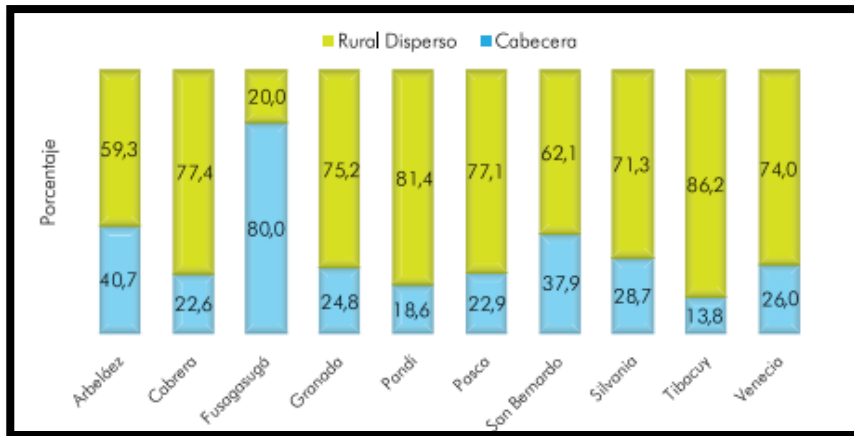
Gráfica No. 5 Población por Provincias Cundinamarca



Fuente: (Cámara de Comercio de Bogotá, 2010)

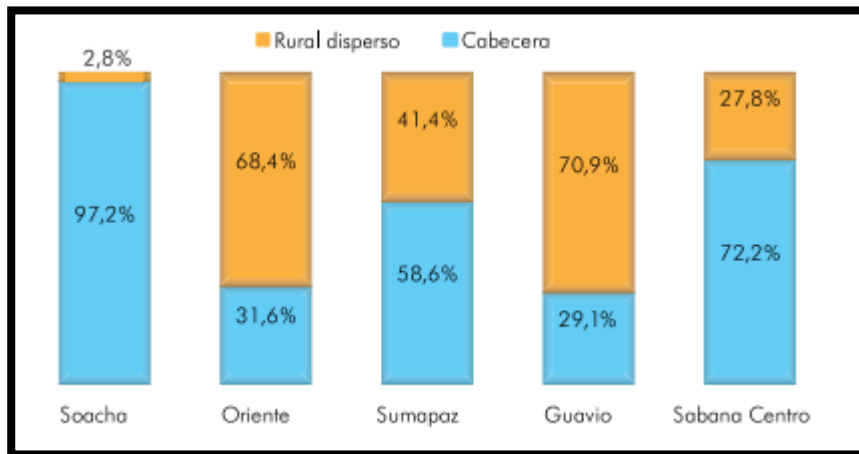
Cabe resaltar el hecho de que dentro de su respectiva provincia, el municipio de Fusagasugá se consolidó como el referente de la región, contrario a lo que ocurre con Sibate que está superado ampliamente por Soacha dentro su provincia. Estos comportamientos se reflejan en lo concerniente a la población y los ingresos, tal como se presenta a continuación:

Gráfica No. 6 Población estimada municipios de Sumapaz



Fuente: (Gobernación de Cundinamarca, 2010)

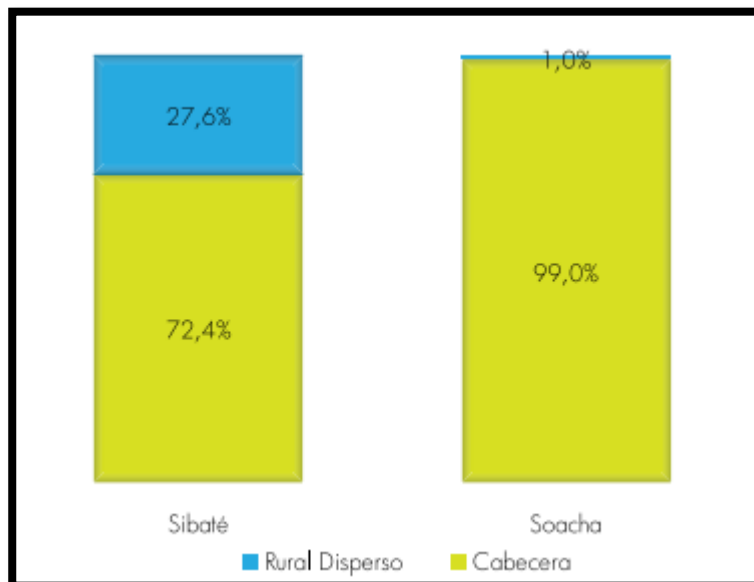
Gráfica No. 7 Ingresos Impuesto de Industria y Comercio Sumapaz



Fuente: (Gobernación de Cundinamarca, 2010)

Como se aprecia, el municipio de Soacha lidera de forma amplia los indicadores relacionados con población e ingresos derivados de industria y comercio, razón por la cual se consolida como centralidad de la región.

Gráfica No. 8 Población estimada municipios de Soacha



Fuente: (Gobernación de Cundinamarca, 2010)

Por su parte, Sibaté presenta una población menor e ingresos menores a los tienen para el municipio de Soacha.

La población del municipio de Fusagasugá ha visto crecimiento promedio del 2.6% en el periodo de 1985 a 2011 y en Sibaté este crecimiento ha sido en promedio del 1.9%, situación relacionada con los mejores indicadores económicos de Fusagasugá y en su importancia dentro de la provincia del Sumapaz.

Según lo visto, las economías de los municipios de Fusagasugá y Sibaté observan comportamientos muy diferentes, determinados estos por condiciones propias de cada uno; Así, Fusagasugá al ser la centralidad de su provincia tiene una importante vocación de comercio y turismo, mientras que Sibaté está influenciado por su cercanía a Soacha y Bogotá con presencia de algunas industrias y actividades agropecuarias.

De esta forma, es importante señalar respecto del uso del PIB a nivel departamental que, si bien se permite establecer un patrón de crecimiento, esta variable

incorpora incertidumbre respecto a las tasas de crecimiento de este indicador, explicado esto por la diferencia entre las distintas provincias del departamento.

CONCLUSIONES

Teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente y partiendo que el presente ensayo tenía como fin responder la siguiente pregunta, ¿Cuál sería el impacto económico de la población, del tramo vial Sibaté – Fusagasugá, Pasca, del Departamento de Cundinamarca Colombia, si se llega a generar una APP en este corredor vial?, contando con el estudio realizado, se concluye que al generarse una APP en corredor vial ya mencionado, el impacto económico es positivo contando que el turismo se incrementaría y los agricultores e industrias de la región pueden aprovechen la transitabilidad de sus productos a los diferentes municipios, ciudades y departamentos.

Se pudo analizar las oportunidades de inversión, mediante el esquema de APP del sector privado, para poder diseñar, construir, financiar, la infraestructura de la vía Sibaté – Fusagasugá – Pasca, las cuales según el modelo financiero estudiado son muy factibles y generan una gran rentabilidad a largo plazo, que es la finalidad de la propuesta de APP con capital 100% privado.

A raíz de los problemas de infraestructura se pudo observar que los antecedentes de la situación o problema que motiva una APP en el corredor vial Sibaté – Fusagasugá – Pasca en Cundinamarca Colombia, es el mal estado de la vía, ya que esta tiene fallas geológicas y presenta falta de rehabilitación, aunque el ICCU invierte anualmente en obras y mantenimiento del corredor no es suficiente para brindarle a los habitantes y a los usuarios de la vía la suficiente calidad y la seguridad que estos requieren.

BIBLIOGRAFIA

Cámara de Comercio de Bogotá. (2010). *Diagnostico de la Región Bogotá*. Bogotá.

Camara de Comercio de Bogotá. (2010). *Plan de Competitividad para la Provincia del Sumapaz*. Bogotá.

Colombia, P. d. (10 de Enero de 2012).

<http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/Ley150810012012.pdf>.

Obtenido de Presidencia de la Republica.

Colsultoria Colombiana S.A. (2013). *Congreso Mundial de Tineles*. Bogotá.

Congreso. (28 de Octubre de 1993). *Ley 80*. Obtenido de

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=304>.

Consultoria Nacional S.A. (2011). *PIB DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA*.

Bogotá.

Cruz, A. (2012). Sitio Oficial.

Cundinamarca, I. d. (15 de Octubre de 2008). <http://www.iccu.gov.co/index.php/2013-11-23-21-00-12/mision>. Obtenido de Gobernación de Cundinamarca.

Departamento Nacional de Planeación. (2012). *Guia de buenas practicas para la ejecución de proyectos de asociación Publico - Privada*. Bogotá: Digitos & Diseños.

Gobernación de Cundinamarca. (2010). *Estadísticas 2010*. Bogotá.

Herrera, N. (2008). *Analisis de la capacidad y nivel se sercio de las vias principales y secundarias de acceso a la ciudad de Manizalez*. Manizalez: Universidad Nacional de Colombia.

Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca. (2013). *Presentación APP Cundinamarca*. Bogotá.

Molina, C. H. (2007). *Plan de Desarrollo 2004 - 2007*.