



ESTUDIO  
DE MERCADO

---

2021



# El mercado de la infraestructura de transporte multimodal en Colombia

Oficina Económica y Comercial  
de la Embajada de España en Bogotá

Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

icex



ESTUDIO  
DE MERCADO

01 de noviembre de 2021  
Bogotá

Este estudio ha sido realizado por  
Álvaro Rodríguez López

Bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial  
de la Embajada de España en Bogotá

<http://colombia.oficinascomerciales.es>

Editado por ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 114-21-009-9



# Índice

1. Resumen ejecutivo	4
2. Definición del sector	7
2.1. Situación del mercado	9
2.2. Estructura y principales actores	12
2.3. Marco regulatorio	14
3. Oferta – Análisis de competidores	15
3.1. Tamaño del mercado	15
3.2. Competidores	15
4. Demanda	18
4.1. Programa nacional 5G de infraestructura	18
4.2. Proyectos regionales	22
5. Precios	27
6. Percepción del producto español	29
6.1. Inversión Extranjera Directa (IED) en Colombia	29
6.2. Presencia de empresas españolas de sector en Colombia	29
7. Canales de distribución	32
7.1. Sistema de compras públicas en Colombia	32
7.2. Asociaciones Público-Privadas (APP)	33
8. Acceso al mercado – Barreras	34
8.1. Acuerdo Comercial entre la Unión Europea y Colombia	34
8.2. Obstáculos en el sistema de compras públicas	34
9. Perspectivas del sector	37
9.1. Perspectivas de crecimiento del sector	37
10. Información práctica	38
10.1. Ferias	38
10.2. Cómo hacer negocios en Colombia	39
11. Información adicional	41
12. Bibliografía	43

# 1. Resumen ejecutivo

El sector de la infraestructura de transporte multimodal en Colombia se encuentra en una etapa de crecimiento y es uno de los principales motores económicos de Colombia, siendo también uno de los sectores con mayor atracción de Inversión Extranjera Directa (IED). Se estima que el PIB de obras civiles crecerá un 6,2 % y 5,3 % en 2021 y 2022, respectivamente y, que, un 0,5 % de inversión en infraestructura aumenta la tasa de crecimiento del PIB colombiano en 0,8 puntos porcentuales, generando un efecto multiplicador. Además, la inversión extranjera en el sector de transporte y almacenamiento representó 11.8 % del total de IED entre 2016 - 2020.

Pese a esto, el país andino todavía cuenta con una baja provisión de infraestructura, donde predomina el modo carretero frente al resto de sistemas, restando competitividad y eficiencia a nivel logístico y, por ende, al aparato productivo. En respuesta, el Gobierno Nacional está apostando fuertemente por la integración en la matriz de transporte de los modos férreo, fluvial y marítimo, los cuales, hasta ahora, presentan un limitado aprovechamiento. Así, los programas de Cuarta y Quinta Generación de concesiones marcan un hito en la inversión en infraestructura del país, con más de 25.000 millones de euros, destinados a 73 proyectos, para consolidar el multimodalismo, cerrar las brechas regionales y responder a los niveles de competitividad que exige el comercio internacional.

El tamaño del mercado de infraestructura de transporte multimodal es grande y se espera un crecimiento exponencial en los próximos años, respondiendo a su limitado desarrollo en el país. Existen todo tipo de concurrentes que operan en las diferentes fases de un proyecto de infraestructura (consultorías, ingenierías, proveedores de material fijo, de tecnología, digitalización de sistemas, constructores, supervisores, etc.). Los competidores locales son numerosos, aunque la presencia de concurrentes extranjeros es significativa, donde muchos de ellos cuentan con experiencia acumulada y mayor músculo financiero para materializar proyectos de gran envergadura y desafiantes a nivel de ingeniería y construcción. Aquí juegan un papel relevante las ingenierías, consultorías y constructoras españolas, como Sacyr, Grupo ACS, FCC, CAF, COMSA, Grupo Ortiz, IDOM, Indra, Ayesa, OHL, Acciona o Ferrovial. Estas han realizado obras emblemáticas y, a través de su excelencia técnica, el respeto a las comunidades de influencia de los proyectos y alianzas estratégicas con socios locales, contribuyen exponencialmente al desarrollo de infraestructura sostenible, social e incluyente en el país.

Por su parte, la demanda de este tipo de infraestructura es significativa y se materializa en la batería de proyectos del programa 5G de concesiones (17 proyectos carreteros, 2 fluviales, 1 marítimo, 5 aeroportuarios y 1 férreo) así como del resto de proyectos regionales lanzados por las distintas agencias ejecutoras del país, donde predominan los proyectos de construcción de la Primera y Segunda Línea del Metro de Bogotá, el Metro Ligero de la 80 de Medellín, Puerto Antioquia, Aeropuerto del Café y otra serie de proyectos, principalmente trenes de cercanías, tanto de carga



como de pasajeros, que impulsen la movilidad sostenible, la conectividad entre municipios periféricos y la interconexión entre los centros de producción y los principales puertos del país.

Respecto a los precios del sector, no existen referencias de mercado ya que la provisión de infraestructura se canaliza por medio de licitaciones y el valor del contrato resulta de adjudicarse a la oferta con mayor ponderación, en función de criterios técnicos y económicos y de la dimensión del proyecto. Los proyectos del programa 4G de infraestructura y otras obras regionales reflejan valores de los contratos adjudicados que oscilan entre los 100 y los 700 millones de euros, con obras que ocasionalmente han alcanzado los 3.000 millones de euros.

Con relación a la imagen de las empresas españolas del sector en Colombia, estas gozan de una alta reputación, transmitiendo una percepción de elevados estándares técnicos, buenas prácticas y una ingeniería de calidad. Eso también motiva que España sea el país europeo con mayor inversión extranjera en Colombia y segundo del mundo en 2020, con 1.811 millones de dólares invertidos.

Los canales de distribución de infraestructura de transporte multimodal son, por excelencia, las licitaciones, públicas o privadas. El sector de compras públicas es de gran importancia para Colombia, pues representa el 15 % del PIB nacional y la plataforma de contratación estatal es el SECOP, desde la cual se centralizan todos los procesos de contratación.

En especial, para el desarrollo de infraestructura de transporte, el país apuesta por el esquema de asociaciones público-privadas (APP), establecido para todos los proyectos 5G. Este mecanismo de contratación es cada vez más predominante en el país, permitiendo la participación y financiación de infraestructura pública por parte del sector privado, así como otorgando una mayor eficiencia en la asignación de riesgos entre las partes contratantes. Así, Colombia se sitúa como el tercer país del mundo con mejores condiciones para el desarrollo de proyectos bajo el esquema de APP, y el segundo país latinoamericano con más modelos de participación de la inversión privada en la construcción de infraestructura.

Por otro lado, las barreras de entrada al mercado, estas recaen, principalmente, en problemas de interpretación del anexo de compras públicas del Tratado de Libre Comercial (TLC) entre la Unión Europea y Colombia, algunas leyes nacionales que involuntariamente generan discriminación a las empresas extranjeras, obstáculos para la tramitación de apostillas, dificultad para reconocer ciertos requisitos habilitantes en las licitaciones (experiencia acreditada, índices financieros, equivalencia de títulos de ingeniería, etc.), así como la omisión de ciertas condiciones del TLC en los pliegos tipo.

Con todo ello, las oportunidades que ofrece el sector son innumerables para las empresas españolas. La infraestructura de Colombia es todavía deficiente en comparación con el nivel de desarrollo del país y necesita el multimodalismo para mejorar su competitividad y cerrar las brechas regionales, agravadas aún más por la crisis económica de la COVID-19. Para los próximos años, el gobierno nacional cuenta con 35 billones de pesos colombianos (7.964 millones de euros) para 144 proyectos de infraestructura, de los cuales 70 corresponden a infraestructura de transporte y 35 a



desarrollo urbano. Los principales focos de oportunidad se localizarán, especialmente, en el sector férreo, sistemas de transporte masivo y alternativas de movilidad urbana, así como proyectos portuarios, fluviales e, indudablemente, concesiones viales.

Respecto a los riesgos del mercado, se debe tener en cuenta el posible cambio en la orientación de la política de infraestructura que tenga el candidato ganador de las próximas elecciones presidenciales de agosto de 2022; asegurar que las condiciones de contratación cumplan escrupulosamente con los términos establecidos en el Acuerdo Comercial entre la Unión Europea y Colombia, así como velar por que los contratos se canalicen a través de esquemas eficientes de concesiones, asegurando la sostenibilidad financiera.



## 2. Definición del sector

El sector de la infraestructura de transporte multimodal comprende el conjunto de obras y estructuras físicas que propician el uso combinado de uno o más medios de transporte. Esta definición, por tanto, abarca todos los modos de transporte, desde el carretero, férreo, fluvial, portuario y aéreo, así como el resto de infraestructura asociada, como túneles, puentes, etc.

La infraestructura de transporte multimodal en Colombia se encuentra en desarrollo. El país presenta aún una baja provisión de infraestructura y el limitado aprovechamiento del transporte férreo, fluvial y aéreo mantiene elevados costes de transporte y la competitividad logística estancada. Según datos comparativos de la calidad de la infraestructura en relación con el PIB per cápita en 124 países emergentes, la calidad de la infraestructura en Colombia es aún deficiente para su nivel actual de desarrollo, resultando en altos costes logísticos y de transporte del entramado productivo, limitando la inserción del país en el comercio internacional.

Así, Colombia presente un pobre desempeño logístico, con un puntaje de 2,94 sobre 5 en el Índice de Desempeño Logístico (Índice Global de Competitividad que elabora el Foro Económico Mundial), menor al de algunos de sus pares regionales como Chile (3,32), México (3,05) y Brasil (2,99), así como del promedio de la OCDE.

El modo carretero concentra el mayor volumen de movilización de carga de mercancías (73,5 % del total y 97 % si se excluye petróleo y carbón) el férreo tan sólo concentra el 23,6 % y el fluvial un 1,5 %. Además, de los 3.515 kilómetros de red férrea, el 49 % se encuentran inactivos y sólo el 51 % se encuentran en condiciones operables.

En respuesta a esto, desde 2015, el gobierno nacional viene definiendo los lineamientos y política de inversiones destinados a impulsar el multimodalismo en Colombia:

- **Plan Maestro de Transporte Intermodal 2015-2035 (PMTI)**

Establece los lineamientos para promover la intermodalidad, como estrategia para el impulso de la competitividad de las regiones, dinamización de los centros logísticos y reducción de las externalidades negativas asociadas al transporte, como la contaminación ambiental, la congestión vehicular y la siniestralidad vial. Así, este programa contempla inversiones de más de 46 mil millones de euros en:

1. 101 proyectos de Red Básica equivalentes a 12.500 km
2. 52 proyectos de la Red de Integración que equivalen a casi 7.000 km
3. 5 vías intervenidas de Red Férrea, para más de 1.600 km

4. 8 ríos intervenidos de la Red Fluvial por más de 5.000 km
5. 31 intervenciones adicionales en aeropuertos y obras de dragado de puertos.

- **Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022**

Compuesto por dos ejes de acción para impulsar el multimodalismo en Colombia:

- Mejorar la calidad de la infraestructura y los servicios de transporte, reduciendo la disparidad entre modos e impulsando su integración.
- Reducir los costos logísticos (que actualmente representan en promedio el 13,5 % sobre las ventas) a través de:
  - Plan Maestro Ferroviario: para reactivar el modo férreo a través de un aumento de la red en operación comercial, llegando a 1.077 km.
  - Proyectos intermodales para mejorar la prestación del servicio.
  - Incremento de la eficiencia de puertos y aeropuertos.

- **Política Nacional Logística, recogida en el CONPES 3982 de 2020**

El objetivo es impulsar la intermodalidad, principalmente a través de la modernización y reactivación del modo férreo y fluvial, dos sistemas que presentan una gran capacidad para el transporte de carga y que deben ser complementarios al modo carretero.

- **Cuarta y Quinta Generación de Concesiones**

Lanzados por el Ministerio de Transporte, a través de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), constituyen los dos programas más ambiciosos de infraestructura en la historia del país y que pretenden materializar las 3 políticas descritas anteriormente. Por un lado, la Cuarta Generación de Concesiones Viales, (de ahora en adelante, 4G) con inversiones de 15.000 millones de euros para la construcción de más de 8.000 km de carreteras y 40 nuevas concesiones. Seguidamente, y tras el éxito de este programa, en el año 2020 se lanzó la Quinta Generación de Concesiones (de ahora en adelante, 5G) con una inversión total de 10.756 millones de euros en 33 proyectos que se extienden a todos los tipos de transporte (carretero, portuario, aeroportuario, fluvial y férreo). En este sentido, el programa 5G destaca por con un fuerte enfoque multimodal y de sostenibilidad con el fin de incrementar el transporte de carga y de pasajeros en los corredores de comercio exterior y generar nodos turísticos en el Pacífico y Caribe, optimizando tiempos de los trayectos.

- **CONPES 4060: Política para el Desarrollo de Proyectos de Infraestructura de Transporte Sostenible: Quinta Generación de Concesiones Bajo el Esquema de Asociación Público-Privada – Concesiones del Bicentenario**

Recientemente, se ha publicado el CONPES 4060, con el fin de sentar las bases del desarrollo de infraestructura de transporte multimodal en Colombia. La política pretende implementar un modelo de gestión para el desarrollo de las Concesiones del Bicentenario (programa 5G), de proyectos de infraestructura por asociación público privada (APP) con soluciones innovadoras y aplicables a todos los modos de transporte.

Este **estudio de mercado** se concentrará en los 5 principales modos de transporte que conforman la infraestructura de transporte multimodal: terrestre, aéreo, fluvial, marítimo y férreo. En concreto, el estudio se focalizará en presentar el amplio abanico de oportunidades de negocio que el sector ofrece a las empresas españolas y que se concretan, por un lado, en el programa 5G de infraestructura, principal apuesta del país por el transporte multimodal y, por otro, en el resto de los proyectos impulsados por cada región, que complementan la estrategia nacional del gobierno.

A continuación, se presenta la situación del transporte multimodal en Colombia, indicando los principales retos del sector, actores implicados y marco regulatorio vigente.

## 2.1. Situación del mercado

El sector de la infraestructura es uno de los principales sectores de la economía colombiana y motor de reactivación económica. En los próximos años se espera un fuerte crecimiento del sector impulsado, por un lado, por el Plan Maestro de Transporte Intermodal, que, con inversiones de más de 46 mil millones de euros, comprende la construcción de troncales y transversales que conducen a los centros urbanos y puertos, interconectando el sistema de ciudades. Por otro lado, la consecución de la Cuarta y Quinta Generación de Concesiones, así como el Plan Maestro Ferroviario, donde destacan la construcción de las líneas 1 y 2 del Metro de Bogotá y el Metro Ligero de la Avenida 80 de Medellín.

Entre los principales retos para el desarrollo sostenible y eficiente de la infraestructura de transporte multimodal en el país se encuentra:

- a) Integración de los diferentes nodos de transporte para superar el déficit intermodal
- b) Mayor articulación entre Gobierno Nacional y regiones en la política de infraestructura.
- c) Consecución de cierres financieros y renegociaciones.
- d) Ampliación de los mecanismos innovadores de financiación y en las fuentes de pago
- e) Consultas previas con las comunidades indígenas locales.
- f) Desarrollo de pliegos tipo, velando por su cumplimiento íntegro.
- g) Consolidación del esquema de financiación de Asociaciones Público-Privadas

h) Adecuación de la normativa y mejora de la gestión ante el cambio climático

A continuación, se presenta el estatus y grado de desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia, en función de su tipología:

- **Infraestructura terrestre:** la red de transporte vial cuenta con 206.708 km, de los cuales el 9,2 % corresponden a vías primarias, el 21,9 % corresponden a vías secundarias y el 68,9 % a vías terciarias. Se espera una fuerte expansión de la infraestructura carretera a través de 29 concesiones carreteras del programa 4G, que totalizan 4.810 kilómetros adicionales. De ellas, 4 están entregadas, 3 en etapa de preconstrucción y 22 en construcción, de las cuales 8 tienen un avance superior al 85 %. A final de 2021, se prevé que 18 proyectos estén ya operativos.

Adicionalmente, en los próximos años, se suman los 16 proyectos carreteros del programa 5G, así como 1.260 kilómetros adicionales de vías terciarias bajo el programa “Vías para la Legalidad y Reactivación 2030”, conformado por 22 proyectos, de los que 18 ya han sido adjudicados.

Según una encuesta de opinión ejecutiva del Foro Económico Mundial, el país ocupa el puesto 104 de 141 países en materia de calidad de la infraestructura terrestre (39,71 puntos) 5 puntos por debajo de la media de América Latina (44,6) y significativamente por debajo de la media de la OCDE (66,62 puntos). Un ejemplo de ello es el estado de las vías terciarias, donde el 96 % de las mismas está en mal estado. El programa Colombia Rural extiende una inversión de para el mejoramiento de la red vial de 257 municipios de todo el país. La inversión en vías terciarias es crucial para mejorar la productividad, conectar los corredores de comercio exterior e impulsar la movilidad de la población, facilitando su acceso a la oferta de servicios del Estado.

- **Infraestructura fluvial y marítima:** Colombia posee 16.877 km de ríos navegables y 10 zonas portuarias que movilizan el 94 % de la carga producto de operaciones de comercio exterior. En la actualidad se estudia la construcción de 17 terminales portuarios en Colombia, que se sumarían a los 60 puertos ya concesionados y que ampliarían la capacidad portuaria a 514 millones de toneladas para finales de 201. La mayoría de estas nuevas terminales se localizarán en Cartagena y Buenaventura, principales *hubs* portuarios del país. Por su parte, el Ministerio de Transporte está elaborando el Plan de Expansión Portuaria, que se publicará a finales de 2021 y por el que se redefinirá la operación portuaria en el país.

Así mismo, el programa 5G renueva su apuesta por la multimodalidad a través del fortalecimiento del sector fluvial y marítimo, con 3 principales proyectos portuarios y fluviales: la recuperación de la navegabilidad del Río Magdalena; la iniciativa privada para el dragado del Canal de Buenaventura y la ampliación del Canal del Dique, todos lanzados por la Agencia Nacional de Infraestructura. Adicionalmente, existen otros dos proyectos regionales de iniciativa privada, Puerto Antioquía y Puerto Pisisí, así como inversiones para aumentar la capacidad portuaria, digitalizar las terminales e incorporar tecnología de análisis de datos y equipamiento.

- **Infraestructura férrea:** Colombia cuenta con una red ferroviaria de 3.533 km y destaca por su complementariedad con los modos carretero y fluvial. No obstante, el histórico abandono de gran parte de la red, la ausencia de inversiones en mantenimiento y un modelo de transporte enfocado a priorizar el transporte carretero explican que el sistema presente numerosas fallas de articulación, estando inactivos hasta el 50 % de los tramos.

Además, la ausencia de un esquema legal que defina la operación y gestión del modo ferroviario impide su desarrollo de manera segura y no garantiza el acceso competitivo.

En respuesta a ello, el gobierno lanzó en 2020 el Plan Maestro Ferroviario, una hoja de ruta para implementar un marco regulatorio económico, técnico y ambiental que garantice el mantenimiento y seguridad de la red, el acceso competitivo y el desarrollo eficiente del sistema férreo.

La red ferroviaria se divide en 3 corredores principales exclusivamente dedicados al transporte de carga:

- **Red Férrea del Atlántico:** corresponde al tramo Chiriguaná- Santa Marta, con 245 km, actualmente operada por la concesión FENOCO, es la única línea con conexión directa desde el centro del país a un puerto marítimo. En 2019 movilizó hasta 50,4 millones de toneladas de carbón.
- **Red Férrea del Pacífico:** canaliza gran parte de la carga movilizada por el puerto de Buenaventura y la conecta con los departamentos de, Quindío, Caldas, Risaralda y Valle del Cauca.
- **Red Férrea Central:** con 522 km, entre Chiriguaná y La Dorada y cuya rehabilitación está en proceso de estructuración y que conectará con el Ferrocarril del Pacífico. En 2019 este tramo movilizó 47.860 toneladas de carga. No obstante, dispone de una gran capacidad instalada con margen de crecimiento, siendo el objetivo de la ANI de movilizar hasta 80.000 toneladas al año.

En cuanto al transporte de pasajeros, en el país actualmente solo operan dos sistemas férreos de transporte masivo, el Metro de Medellín y el Tranvía de Ayacucho. Adicionalmente, existe una línea turística entre Bogotá y Zipaquirá.

En este sentido, el Plan Maestro Ferroviario, a través de un plan de 3.500 km, presenta una batería de proyectos nacionales y regionales, con el objetivo del gobierno de reconectar el país; integrar el modo ferroviario a la red de transporte nacional y mejorar las condiciones del transporte público en términos de congestión vehicular, siniestralidad vial y contaminación ambiental. Estos se presentarán en el *epígrafe 4.2*

- **Infraestructura aérea:** en materia aeroportuaria, Colombia cuenta con 74 aeropuertos gestionados por Aerocivil, 167 controlados por entidades territoriales y 49 comunitarios. Con esta infraestructura, un total de casi 70 millones de pasajeros al año, nacionales e internacionales, se desplazan a través de este medio en el país. El programa 5G incluye 3 nuevos proyectos: Aeropuertos del Suroccidente; Aeropuerto de San Andrés y Ampliación del Aeropuerto de Cartagena; adicionalmente, se avanza en la construcción del nuevo Aeropuerto del Café (116 M €), lanzado por la Aeronáutica Civil, la cual también ha adelantado inversiones en mantenimiento y rehabilitación en 10 aeropuertos del país.

## 2.2. Estructura y principales actores

Los principales actores y agencias ejecutoras y regulatorias del sector del transporte multimodal son los siguientes:

- **Ministerio de Transporte** (<https://www.mintransporte.gov.co/>). Es el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país.
- **Agencia Nacional de la Infraestructura (ANI)** (<https://www.ani.gov.co/>). Perteneciente al Ministerio de Transporte, se encarga de planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público-Privada, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos. La ANI es responsable de los dos programas de concesiones 4G y 5G.
- **Instituto Nacional de Vías (INVIAS)** (<https://www.invias.gov.co/>). Organismo encargado de ejecutar políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de infraestructura de la red vial carretera, férrea, fluvial y marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Gobierno Nacional. Generalmente lidera proyectos en modalidad de obra pública y es actualmente lidera tres programas de construcción y mantenimiento de infraestructura vial: “Vías para la Legalidad y Reactivación 2030” (22 proyectos) “Concluir y concluir” (28 proyectos) y “Colombia Rural”, así como un programa de construcción y mantenimiento de la infraestructura fluvial: “Colombia Fluvial” (60 proyectos).
- **Financiera de Desarrollo Nacional (FDN)** (<https://www.fdn.com.co/>). Banco de desarrollo vinculado al Ministerio de Hacienda especializado en la financiación y estructuración legal, y asesoría técnica de proyectos de infraestructura en Colombia. Actualmente, es responsable de la estructuración del proyecto del Metro de la 80 de Medellín y también ha participado en la estructuración y estudios de diseños de proyectos de gran envergadura,

como la primera línea del Metro de Bogotá, el dragado del Canal de Cartagena, el corredor verde de Cali o el Aeropuerto del Café.

- **Financiera de Desarrollo Territorial (FINDETER)** (<https://www.findeter.gov.co/>). Banco de desarrollo que ofrece soluciones integrales para construir territorios sostenibles a través de la planeación, estructuración, financiación y asistencia técnica de proyectos de infraestructura.
- **Departamento Nacional de Planeación (DNP)** (<https://www.dnp.gov.co/>). Entidad encargada de liderar, coordinar y articular la planeación de mediano y largo plazo para el desarrollo sostenible e incluyente del país.
- **Colombia Compra Eficiente (CCE)** (<https://www.colombiacompra.gov.co/>). Entidad encargada de desarrollar e impulsar políticas públicas y herramientas para los procesos de compra y contratación estatal, con el fin de generar una mayor eficiencia, transparencia y optimización de los recursos del Estado.
- **Superintendencia de Comercio (SIC)** (<http://www.sic.gov.co/>). Entidad que vela por el buen funcionamiento de los mercados a través de la vigilancia y protección de la libre competencia económica y de los derechos de los consumidores.
- **Aeronáutica Civil** ([www.aerocivil.gov.co/](http://www.aerocivil.gov.co/)). Es el organismo estatal colombiano encargado del control y regulación de la aviación civil en Colombia, así como el apoyo en la planeación, contratación y estructuración de proyectos de importancia nacional, como el actual proyecto de construcción del Aeropuerto del Café.
- **Superintendencia de Puertos y Transporte** (<http://www.supertransporte.gov.co/>). Entidad que supervisa el servicio público de transporte, la actividad portuaria y la infraestructura, por una Colombia conectada, incluyente y competitiva.
- **Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI)** (<http://www.infraestructura.org.co/>). Interlocutor único frente al Gobierno Nacional y a la opinión pública, que defiende los intereses legítimos de los empresarios del sector y vela por su fortalecimiento y crecimiento.
- **Procolombia** (<http://www.procolombia.co/>). Organismo que promociona y fomenta la internacionalización de las empresas colombianas, así como la atracción de inversión extranjera directa a Colombia.
- **Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá- Metro de Medellín:** encargada de construir, administrar y operar el sistema de transporte masivo del Valle de Aburrá. Es la

entidad contratante del proyecto del Metro de la 80 de Medellín y gestiona la operación del Metro de Medellín, el Tranvía de Ayacucho y la red de metrocable de la ciudad de Medellín.

### 2.3. Marco regulatorio

Las competencias en materia de transporte están centralizadas en la figura del Ministerio de Transporte, quien, en virtud del Decreto 087 de 2011, formula y adopta las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, fluvial, férreo, marítimo y aéreo. A esta entidad se encuentran asociados el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), Aeronáutica Civil (AEROCIVIL); la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI); Superintendencia de Puertos y Transporte (SUPERTRANSPORTE) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Respecto las competencias de las entidades territoriales (abarcando estas tanto municipios, distritos y departamento), estas podrán:

- Otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.
- Implementar peajes y/o valorización para recuperar las inversiones y adquirir predios destinados a obras de infraestructura de transporte.
- Identificar prioridades de infraestructura de transporte en su jurisdicción y alternativas viables.
- Construir y conservar la infraestructura municipal de transporte, vías urbanas, instalaciones portuarias, fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre.
- Aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura que, de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado,

Por último, las principales leyes que rigen el sector son las siguientes:

- **Ley 80 de 1993**, expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.
- **Ley 1508 de 2012**, establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas
- **Ley 2022 de 2020**, por la cual la Agencia de Contratación Pública adopta los documentos tipo, de obligado cumplimiento para todas las entidades pertenecientes sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

## 3. Oferta – Análisis de competidores

### 3.1. Tamaño del mercado

El tamaño del mercado de infraestructura de transporte multimodal es grande y se espera un crecimiento significativo en los próximos años.

Así, las entidades responsables del desarrollo de infraestructura de transporte en el país presentan cuantiosos presupuestos de inversión para 2021: INVÍAS, 970 millones de euros, la ANI, 940 millones de euros y la Aerocivil, 219 millones de euros. Estas inversiones ejercerán de arrastre para los próximos años, al materializarse en el marco de una serie de programas definidos por el gobierno nacional para continuar en la transformación del mapa de infraestructura del país.

Respecto los programas 4G y el 5G, el primero ya registra un avance promedio del 60 % en todos sus proyectos concesionados y 4 proyectos ya iniciaron la operación y mantenimiento.

Por otro lado, el programa 5G, que se enmarca en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2015-2035, contempla una inversión aproximada de 11.641 millones de euros, dividida en dos olas de proyectos. La primera, con 14 proyectos, en fases avanzadas de estructuración o ya con pliegos publicados, de los cuales 7 son concesiones viales (1 ya en fase de preconstrucción) 4 aeroportuarias, dos fluviales y un proyecto férreo. La segunda ola, con 12 proyectos en fase de estructuración temprana, de los cuales 10 son concesiones viales, una aeroportuaria y otra portuaria. En el *epígrafe 4.1* se presentará una descripción de los proyectos 5G que conforman cada ola:

Para 2022, el presupuesto para el sector transporte está pendiente de aprobación, pero se estima en 2.317 millones de euros destinados a proyectos a cargo de la ANI, el Invías y la Aerocivil.

### 3.2. Competidores

El sector de la infraestructura abarca un amplio abanico de concurrentes, cubriendo todas las fases de un proyecto de esta tipología, desde ingenierías y consultorías de diseños y estructuración, proveedores de todo tipo de material e infraestructura fija, empresas de tecnología de software de seguridad, sistemas inteligentes de transporte (ITS), señalización, accesibilidad, geolocalización, simulación, cableado, así como constructoras de todo tipo de infraestructura y vehículos de transporte.

### 3.2.1. Oferta local

La oferta local de infraestructura multimodal es diversa y variada, conformada por un grupo de empresas relevantes. No obstante, los estándares técnicos y la experiencia internacional de las empresas colombianas son más reducidos y, por ende, su capacidad operativa, financiera y técnica para desarrollar grandes obras de importancia estratégica para la Nación. Entre ellas, destaca ODINSA, Concreto, KMA Construcciones, INGETEC; Morelco, Sika Colombia; Amarilo; Coninsa Ramón; 2V Construcciones; Jaramillo Mora; PIV Ingeniería.

### 3.2.2. Oferta española e internacional

El número de empresas españolas presentes en el sector colombiano de infraestructura de transporte multimodal es significativo. Desde la consultoría, ingeniería, hasta la construcción y supervisión de proyectos, las empresas españolas cuentan con filial en el país y una cartera de proyectos relevante y en constante dimensionamiento.

Entre ellas, destacan un amplio abanico de constructoras, ingenierías y consultoras, de las más reconocidas del mundo, como Sacyr, Grupo ACS, FCC, CAF, COMSA, Grupo Ortiz, IDOM, Indra, Ayesa, OHL, Acciona o Ferrovial. En concreto, el sector de la ingeniería y consultoría presenta una gran presencia de compañías, con reconocida calidad técnica y experiencia acumulada en la ejecución y operación de grandes proyectos marítimos, viales, de transporte, acueductos y tratamiento de residuos, entre otros, realizados, en su mayoría, en consorcio con empresas locales. Así, destacan las empresas Ardanuy; Copasa; Sener Ingeniería; Torrecámara; Iceacsa; Prointec; Grupo Aldesa; Ikusi Colombia; SEG Ingeniería; Intecsa-Inarsa; Saitec; GOC Ingeniería; TPF Getinsa Euroestudios; Grupo Lantania; Nortunel; Cemosá; UG21 y BAC Engineering.

A nivel internacional, destaca la presencia de empresas chinas, como Chana Metro 1, integrada por las compañías China Harbour Engineering Company LTD. (Chec) y China Communications Construction Company Ltd. (CCCC), responsables de la construcción de la primera línea del Metro de Bogotá.

A nivel europeo, destaca la presencia inversionista de Reino Unido, a través del Fondo de Prosperidad Británico, un programa busca apoyar el desarrollo económico, desbloqueando oportunidades económicas y fomentando el crecimiento en las regiones de Colombia. Este fondo aporta hasta 25,5 millones de libras esterlinas durante 5 años (2017-2022), donde la infraestructura es uno de los tres sectores priorizados, y, en concreto, el desarrollo urbano de ciudades inteligentes, así como el desarrollo ferroviario, complementando la estrategia nacional férrea.

Francia también posee un reconocido número de empresas de ingeniería, consultoría y construcción, participantes de algunos proyectos relevantes como el Tranvía de Ayacucho, el MetroCable de Medellín o los estudios de prefactibilidad del Tren de Cercanías del Valle del Cauca. Adicionalmente, la Agencia Francesa de Desarrollo ejerce un rol importante en la financiación para



acompañar políticas públicas nacionales y financiación directa a empresas de servicios públicos e instituciones financieras. Las principales empresas francesas presentes en el mercado son VINCI, Transdev, CMA-CGM, Veolia, Suez, Eiffage, Egis, Poma, Ingerop, Systra, Bolloré, Setec, SNEF.

Por último, Estados Unidos, México, Alemania, Corea del Sur y Australia conforman el segundo grupo de inversionistas más relevantes en infraestructura

icex

## 4. Demanda

La demanda de infraestructura de transporte multimodal es significativa. Como se mencionaba anteriormente, un ejemplo son los programas de concesiones 4G y 5G, los cuales constituyen la mayor apuesta histórica del gobierno nacional en infraestructura, denotando la importancia estratégica de esta rama para el progreso económico y la competitividad del país.

Las entidades responsables del desarrollo de infraestructura de transporte en el país presentan cuantiosos presupuestos de inversión para 2021: INVÍAS, 970 millones de euros, la ANI, 940 millones de euros y la Aerocivil, 219 millones de euros. Estas inversiones ejercerán de arrastre para los próximos años, al materializarse en el marco de una serie de programas definidos por el gobierno nacional para continuar en la transformación del mapa de infraestructura del país.

En este sentido, la demanda se concentra en todo tipo de infraestructura de transporte y, en concreto, las necesidades se enmarcan dentro de todas las fases de un proyecto de esta tipología, desde la ingeniería y consultoría de estudios y diseños de factibilidad, estructuración técnica, legal y financiera, consultorías, proveedores de todo tipo de material e infraestructura fija, empresas de tecnología de software de seguridad y señalización, accesibilidad, geolocalización, simulación, cableado, así como constructoras de todo tipo de infraestructura y vehículos de transporte.

Es necesario indicar que este sector presenta cierta estacionalidad en función de los ciclos económicos y políticos, el estado fiscal de las cuentas públicas, así como las perspectivas en el corto y largo plazo.

Con el fin de cuantificar el volumen de demanda de infraestructura multimodal, tomaremos las inversiones previstas del programa 5G, que es la principal apuesta del país por el transporte multimodal, así como del resto de proyectos regionales que complementan el mencionado programa, para diversificar la matriz de transporte del país.

### 4.1. Programa nacional 5G de infraestructura

La Quinta Generación de Concesiones (5G) es un programa lanzado por el Ministerio de Transporte, articulado a través de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y que pretende, a través de un paquete de 26 proyectos de infraestructura, mejorar la conectividad y competitividad internacional del país a través de un sistema de transporte intermodal consolidado. A diferencia del programa predecesor, de la Cuarta Generación de Concesiones Viales, las 5G tienen como eje fundamental la sostenibilidad e intermodalidad, agrupando proyectos tanto carreteros, fluviales, marítimos, portuarios y férreos.

Los proyectos de la primera y segunda ola son los siguientes:

Proyectos carreteros	CAPEX	Estatus	Ola	Tipología
<b>Nueva Malla Vial del Cauca</b> (Accesos Cali-Palmira)	1,22 billones COP (280 millones EUR)	Adjudicado	1	APP Iniciativa Pública
<b>IP ALO Sur</b>	0,7 billones COP (161 millones EUR)	Adjudicado	1	APP Iniciativa Privada
<b>Troncal del Magdalena</b> (C1. Puerto Salgar-Barrancabermeja)	2,07 billones COP (476 millones EUR)	Publicación pliego de condiciones	1	APP Iniciativa Pública
<b>Troncal del Magdalena</b> (C2. Barrancabermeja - San Roque)	1,7 billones COP (391 millones EUR)	Publicación pliego de condiciones	1	APP Iniciativa Pública
<b>Accesos Norte II</b>	1,32 billones COP (304 millones EUR)	Publicación pliego de condiciones	1	APP Iniciativa Pública
<b>Buga-Buenaventura</b>	2,37 billones COP (550 millones EUR)	Prepliegos publicados. Pliego definitivo a publicar el 14 de diciembre de 2021	1	APP Iniciativa Pública
<b>Santuario – Caño Alegre</b>	3,25 billones COP (748 millones EUR)	Factibilidad en desarrollo	1	Iniciativa privada sin recursos
<b>Terminación Ruta del Sol I</b>	1,3 billones COP (299 millones EUR)	Proyecto en etapa de estructuración temprana	2	Iniciativa privada sin recursos
<b>Calarca- La Paila</b>	0,99 billones COP (228 millones EUR)	Proyecto en etapa de estructuración temprana	2	Iniciativa privada sin recursos
<b>Popayán- Pasto</b>	4,5 billones COP (1.037 millones EUR)	Proyecto en etapa de estructuración temprana	2	Iniciativa pública con recursos
<b>Zipaquirá- Barbosa</b>	3,2 billones COP (738 millones EUR)	Proyecto en etapa de estructuración temprana	2	Iniciativa pública con recursos
<b>Barbosa- Bucaramanga</b>	2,9 billones COP (668 millones EUR)	Proyecto en etapa de estructuración temprana	2	Iniciativa pública con recursos

<b>Ocaña- Cúcuta</b>	1,7 billones COP (392 millones EUR)	Proyecto en etapa de estructuración temprana	2	Iniciativa pública con recursos
<b>Duitama- Pamplona</b>	1,1 billones COP (253 millones EUR)	Proyecto en etapa de estructuración temprana	2	Iniciativa pública con recursos
<b>Sogamoso- Aguazul</b>	1,7 billones COP (392 millones EUR)	Proyecto en etapa de estructuración temprana	2	Iniciativa pública con recursos
<b>San Roque- Cuestecitas</b>	0,4 billones COP (92 millones EUR)	Proyecto en etapa de estructuración temprana	2	Iniciativa pública con recursos
<b>Aguazul- Puerto Gaitán</b>	0,7 billones COP (161 millones EUR)	Proyecto en etapa de estructuración temprana	2	Iniciativa pública sin recursos

Proyectos aeroportuarios	CAPEX	Estatus	Ola	Tipología
<b>IP Aeropuerto de Cartagena</b>	0,44 billones COP (101 millones EUR)	Factibilidad en evaluación. Pendiente aprobación MHCP-DNP	1	APP Iniciativa Privada
<b>IP Aeropuertos de Suroccidente</b>	1,42 billones COP (327 millones EUR)	Factibilidad en evaluación	1	APP Iniciativa Privada
<b>IP Nuevo Aeropuerto de Cartagena</b>	2,83 billones COP (652 millones EUR)	Factibilidad en desarrollo	1	APP Iniciativa Privada
<b>IP Aeropuerto de San Andrés</b>	0,3 billones COP (69 millones EUR)	Factibilidad en evaluación	1	APP Iniciativa Privada
<b>Sistema Aeroportuario de Bogotá – SAB 2050</b>	9,4 billones COP (2.167 millones EUR)	Proyecto en etapa de estructuración temprana	2	Iniciativa privada sin recursos



Proyectos fluviales/ portuarios	CAPEX	Estatus	Ola	Tipología
Río Magdalena	0,45 billones COP (103 millones EUR)	Pliegos definitivos a publicar el 17 de diciembre de 2021.	1	APP Iniciativa Pública
Canal del Dique	2,13 billones COP (491 millones EUR)	Prepliegos publicados.	1	APP Iniciativa Pública
IP Dragado de Buenaventura	0,58 billones COP (133 millones EUR)	Proyecto en etapa de estructuración temprana	2	Iniciativa privada sin recursos

Proyectos férreos	CAPEX	Estatus	Ola	Tipología
Dorada- Chiriguana	1,59 billones COP (366 millones EUR)	Proyecto en etapa de estructuración técnica, legal y financiera	1	APP Iniciativa Pública

## 4.2. Proyectos regionales

Proyectos férreos	CAPEX	Estatus	Programa	Tipología
<b>2º línea Metro de Bogotá</b>	13 billones COP (2.992 millones EUR)	En proceso de diseños de factibilidad y estructuración	Plan Maestro Ferroviario	Licitación pública. Ley de Metros (310 de 1996). Cofinanciación del 70 % del Gobierno Nacional, 30 % el distrito de Bogotá D.C.
<b>Metro ligero de la Avenida 80 de Medellín</b>	3,5 billones COP (805 millones EUR)	Pliegos definitivos publicados. Observaciones hasta el 15 de diciembre	Plan Maestro Ferroviario Plan Maestro Ferroviario	Licitación pública. Ley de Metros (310 de 1996). Cofinanciación del 70 % del Gobierno Nacional, 30 % del municipio de Medellín. Financiación complementaria de la banca internacional y multilateral
<b>Tren de Cercanías del Valle del Cauca</b>	1.715 millones de \$USD (1.479 millones EUR)	En fase de estudios y diseños de factibilidad	Plan Maestro Ferroviario	Licitación pública. Ley de Metros (310 de 1996). Cofinanciación del 70 % del Gobierno Nacional, 30 % del municipio.
<b>Tren del Caribe</b>	Por definir	En fase de estudios de prefactibilidad	Plan Maestro Ferroviario	Pendiente de definir
<b>Regiotram del Norte</b>	Sin definir. Estudios y diseños (3,7 millones EUR)	En fase de estudios, diseños e interventoría	Plan Maestro Ferroviario	Licitación pública
<b>Ferrocarril de Antioquia</b>	Sin definir	En fases iniciales para la aprobación de la cofinanciación del Estado	Plan Maestro Ferroviario	Iniciativa privada
<b>Central Intermodal de Transporte de Palmira</b>	72 mil millones COP (16 millones EUR)	Prefactibilidad realizada. A la espera de vigencias futuras y autorizaciones para iniciar los estudios de factibilidad	-	Pendiente de definir

<b>Rehabilitación corredor Bogotá-Belencito</b>	1,5 billones COP (342 millones EUR)	En proceso de rediseño del contrato de operación y mantenimiento	Plan Maestro Ferroviario	Pendiente de definir
<b>Tren del Río Medellín</b>	4,6 billones COP (1.047 millones EUR)	En fase de diseños avanzados de factibilidad. Pendiente de aprobación de vigencias futuras para iniciar obras a finales de 2022	Plan Maestro Ferroviario	Iniciativa privada
<b>Línea férrea Medellín-Urabá</b>	-	En fase de estructuración	Plan Maestro Ferroviario	Iniciativa privada

Proyectos fluviales/ portuarios	CAPEX	Estatus	Tipología
<b>Puerto Antioquia</b>	672 millones USD (576 millones EUR)	Construcción adjudicada. Paquete de financiación de BID Invest por 171 millones EUR. Oportunidades comerciales para material de equipamiento, soluciones logísticas, software, etc	Iniciativa privada
<b>Puerto Pisisí</b>	311 millones USD (268 millones EUR)	Fase I de dragado adjudicada. Fases II y III de construcción y equipamiento pendientes de adjudicar.	Iniciativa privada

Proyectos aeroportuarios	CAPEX	Estatus	Tipología
<b>Aeropuerto del Café</b>	0,44 billones COP (101 millones EUR)	Fase I adjudicada. Fases II y III pendientes de adjudicar a finales de 2021.	Licitación pública

A continuación, se presenta un detalle de los proyectos regionales de más relevancia:

- **Segunda línea del Metro de Bogotá:** esta obra será complementaria a la primera línea del metro y mayoritariamente subterránea, con 11 estaciones. Tendrá una longitud de 15,8 km, de los cuales 700 metros serán elevados. El proyecto tendrá un costo de 13 billones de pesos (2.992 millones de euros). Los estudios de factibilidad y de estructuración jurídica y financiera ya están contratados, con previsión de cerrar el convenio de cofinanciación en julio de 2022 y licitar la construcción. Se estima que la entrada en operación de la Línea 2 será en el año 2030, con 23 trenes de seis vagones cada uno, movilizandolos unos 45.000 pasajeros por hora en cada sentido y aumentando el uso de la red en cerca de 700.000 viajes diarios.
- **Metro Ligero de la Avenida 80 de Medellín:** proyecto declarado de importancia estratégica para la Nación, enfocado en la movilidad sostenible, transformación urbana y espacio público, que conectará la zona occidental de Medellín, a través de una tecnología de metro ligero con una longitud de 13,25 km, el cual se integrará al sistema Metro. Ha recibido el apoyo del Gobierno Nacional para su puesta en marcha. 70 % financiado por La Nación (2,4 millones de pesos); y 30 % por el municipio (1,1 billón de pesos). Alrededor de 200 empresas han mostrado interés en la licitación. El pasado 5 de agosto se publicó la hoja de términos del proceso de licitación. El prepliego ya está publicado y el 25 de noviembre se publicará el pliego definitivo constructor, para adjudicar el proyecto e iniciar obra en mayo del 2022. La adjudicación será del proyecto completo, incluyendo todas las fases, con una inversión estimada de 805 millones de euros. El alcance del proyecto incluye: estudios y diseños fase 3, infraestructura del SITM (vías del tren ligero); carriles tráfico mixto; espacio público, mobiliario y equipamiento urbano; puentes y estructuras; estaciones y paradas; edificación y vías en el patio taller; electrificación y subestaciones de energía; redes de servicios públicos; señalización ferroviaria; Plan de Manejo ambiental; material rodante y vehículos auxiliares. Por último, recientemente Metro de Medellín comunicó que, dado el apetito inversor por el proyecto, habrá financiación complementaria de la banca internacional y multilateral.
- **Tren de Cercanías del Valle del Cauca:** corredor ferroviario con el que se busca conectar a los municipios de Cali, Jamundí, Palmira y Yumbo. El proyecto tiene una extensión de 70 kilómetros a través de trenes ligeros y aprovechando la infraestructura férrea existente. Actualmente se encuentra en fase de estudios y diseños. La licitación para la construcción de los trenes abriría en 2023. En cuanto al trazado, se prevé iniciar la construcción del primer tramo priorizado Cali- Jamundí en 2022, una vez se apruebe la cofinanciación de La Nación y se hayan completado las fases de estructuración legal, técnica y financiera.
- **Tren del Caribe:** iniciativa mixta (carga y pasajeros) con una extensión de 238 kilómetros que unirá a Santa Marta, Barranquilla y Cartagena. La iniciativa avanza en su estructuración, lo que en el caso de la capital de Bolívar haría retornar a su territorio ese modo de transporte, desmontado hace cerca de 70 años. Se analizan 3 posibles trazados para la obra: tren costero

de pasajeros de 220 km; tren regional de pasajeros de 234 km o tren mixto de pasajeros y carga de 238 km.

- **Regiotram del Norte:** sistema férreo que conectará Bogotá con Zipaquirá y pasará por Chía y Cajicá. El corredor tendrá 48 km de longitud, con capacidad para transportar 250.000 pasajeros al día. Quedará conformada por 15 estaciones, de las cuales tres podrían tener conexión con el sistema de transporte masivo de la ciudad de Bogotá, Transmilenio. La inversión de los estudios de factibilidad se reparte entre el Prosperity Fund del Gobierno de Reino Unido (10.174 millones de pesos, que son administrados por Findeter) y la Gobernación de Cundinamarca (6.500 millones de pesos), totalizando unos 3,7 millones de euros.
- **Ferrocarril de Antioquia:** iniciativa privada lanzada por la promotora de Ferrocarril de Antioquia, que se ejecutará por tramos. Está en fases iniciales. Hay una fase adelantada para lograr la cofinanciación del Estado. La primera Unidad Funcional, con 46 km y subtramos y luego una línea complementaria al metro Medellín (entre el centro y la zona del Poblado). Los otros dos tramos serían la rama norte, en prefactibilidad; y la rama sur. Faltan varios años para que logren más avances y se licite la construcción.
- **Central Intermodal de Transporte de Palmira:** el proyecto se extiende como un conjunto de infraestructuras de servicios conexos y de soporte al transporte, el cual incluye una terminal de transporte y una Estación de Integración Modal que mejorará la conectividad de Palmira con el ámbito metropolitano, integrándose con el Tren de cercanías del Valle del Cauca, descrito anteriormente. El estudio de prefactibilidad inició en diciembre de 2020 y estuvo a cargo de la Financiera de Desarrollo Nacional, apoyada por las firmas consultoras IDOM y Arrieta y Mantilla y Asociados. Tuvo un costo de \$1600 millones de pesos (364.000 euros) y fue cofinanciado en un 70 % por la FDN, el Banco Interamericano de Desarrollo y el Gobierno Británico. El 30 % restante lo aportó el municipio de Palmira. A continuación, se adelantará un estudio de factibilidad que defina el modelo de financiación. Se espera que la construcción arranque en 2023 y se concluya en 2026, con una inversión aproximada de más de 16 millones de euros.
- **Puerto Antioquia:** proyecto de construcción, operación y mantenimiento de Puerto Antioquia, una nueva instalación portuaria multipropósito ubicada en el Golfo de Urabá, departamento de Antioquia, en Colombia. Este puerto será la terminal portuaria más cercana a los principales centros de producción y consumo del país, convirtiéndose en una infraestructura clave para el fortalecimiento del comercio exterior colombiano. Cuenta con la financiación del brazo privado de BID Invest en importe aproximado de 171 millones de euros. Las oportunidades comerciales se concentran en la fase post-construcción y de operativa del puerto (equipamiento, tecnología, soluciones logísticas, software). Inversión total estimada: 577 millones de euros.
- **Aeropuerto del Café:** El gobierno nacional lanzó el proyecto Aerocafé, de importancia estratégica para el país y el Eje cafetero. Es un aeropuerto ubicado en un trapecio donde se



concentra casi 60 % de la actividad urbana en Colombia y casi 75 % de la actividad industrial del país. A principios de año la Aeronáutica Civil expidió una licencia de construcción, que da el inicio formal de este proyecto. La fase I de esta obra ya ha sido adjudicada. Se espera que en el segundo semestre de 2021 se abra la licitación de las fases II (obras de pista en el lado aire) y III (obras de la terminal aérea y pista). La inversión total del proyecto asciende a 116 M€.

icex

## 5. Precios

Los precios en el sector de la infraestructura multimodal se analizan por medio de los importes de adjudicación de los proyectos licitados. Esto se justifica porque no existen precios de venta al consumo, al igual que sí ocurre en otro tipo de industrias. En este caso, se trata de obras canalizadas a través de procesos licitatorios en los que, en función de los criterios técnicos y económicos establecidos y la envergadura del proyecto, este se adjudica a la oferta con mayor ponderación, resultando en un importe mayor o menor al estimado.

A continuación, se presenta una tabla con el valor de los contratos del programa 4G de infraestructuras, ya adjudicado íntegramente, así como otros proyectos regionales.

Proyectos 4G	Valor del contrato	Proyectos 4G	Valor del contrato
<b>Autopista Conexión Pacífico 2</b>	1,3 billones COP (296 millones EUR)	<b>Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó</b>	2,69 billones COP (612 millones EUR)
<b>Cartagena- Barranquilla. Circunvalar de la Prosperidad</b>	1,7 billones COP (391 millones EUR)	<b>Chirajara-Fundadores</b>	5,09 billones COP (1.159 millones EUR)
<b>IP Vías del Nus</b>	2,49 billones COP (567 millones EUR)	<b>IP Antioquia-Bolívar</b>	2,75 billones COP (626 millones EUR)
<b>Transversal del Sisga</b>	0,99 billones COP (226 millones EUR)	<b>Autopista Conexión Norte</b>	1,3 billones COP (296 millones EUR)
<b>Rumichaca-Pasto</b>	2,31 billones COP (526 millones EUR)	<b>IP Neiva- Girardot</b>	2,01 billones COP (457 millones EUR)
<b>Autopista Conexión Pacífico 3</b>	1,86 billones COP (423 millones EUR)	<b>Autopista al Mar 2</b>	2,57 billones COP (585 millones EUR)
<b>Autopista al Mar 1</b>	2,24 billones COP (510 millones EUR)	<b>Villavicencio-Yopal</b>	2,93 billones COP (667 millones EUR)
<b>Autopista al Río Magdalena 2</b>	1,77 billones COP (401 millones EUR)	<b>Mulaló- Loboguerrero</b>	1,9 billones COP (432 millones EUR)

<b>Pamplona- Cúcuta</b>	1,87 billones COP (426 millones EUR)	<b>Santana-Mocoa-Neiva</b>	1,68 millones COP (382 millones EUR)
<b>IP Ampliación a tercer carril calzada Bogotá-Girardot</b>	2,2 billones COP (500 millones EUR)	<b>IP Malla Vial del Meta</b>	0,65 billones COP (148 millones EUR)
<b>IP GICA</b>	1,4 billones COP (318 millones EUR)	<b>Perimetral de Oriente de Cundinamarca</b>	1,4 billones COP (318 millones EUR)
<b>Bucaramanga- Pamplona</b>	1,1 billones COP (250 millones EUR)	<b>Popayán- Santander de Quilichao</b>	1,5 billones COP (341 millones EUR)
<b>Autopista Conexión Pacífico 1</b>	2,6 billones COP (591 millones EUR)	<b>IP Cambao- Manizales</b>	0,52 billones COP (118 millones EUR)
<b>Puerta del Hierro – Palmar de Varela – Cruz del Viso</b>	0,74 billones COP (170 millones EUR)	<b>Honda- Puerto Salgar-Girardot</b>	1,3 billones COP (295 millones EUR)
<b>IP Accesos Norte a Bogotá</b>	0,6 billones COP (139 millones EUR)		

Otros proyectos regionales	Valor del contrato
<b>Línea 1 Metro de Bogotá</b>	12,9 billones COP (2.927 millones EUR)
<b>Puente Pumarejo</b>	0,625 billones COP (141 millones EUR)
<b>Torre de control del Aeropuerto Internacional del Dorado</b>	0,105 billones COP (24 millones EUR)
<b>Túnel del Toyo</b>	1,8 billones COP (392 millones EUR)

Como se puede observar, los precios varían en función de la tipología de proyecto y envergadura de este. Los importes comprenden desde 100 millones de euros hasta 700 millones de euros. No obstante, existen proyectos de tal importancia estratégica para la Nación, como la Línea 1 del Metro de Bogotá, que alcanzan inversiones muy cuantiosas, cercanas a los 3.000 millones de euros.

## 6. Percepción del producto español

### 6.1. Inversión Extranjera Directa (IED) en Colombia

La infraestructura de transporte es uno de los principales sectores de atracción de inversión extranjera en Colombia y el principal motor de desarrollo económico tras la COVID-19. Históricamente, España se encuentra entre los tres principales inversores en Colombia, junto a EE. UU y Reino Unido. Además, es el país europeo con mayor inversión extranjera en Colombia y en 2020 fue el segundo país con mayor inversión extranjera en Colombia, con 1.811 millones de dólares invertidos.

Respecto al sector, la infraestructura es la apuesta del Gobierno para el desarrollo económico del país. La inversión extranjera en el sector de transporte y almacenamiento representó 11.8 % del total de IED (Inversión Extranjera Directa) entre 2016 – 2020.

Por último, Colombia cuenta con un mercado secundario de infraestructura dinámico, que permite la entrada de fondos de capital de inversión extranjera a proyectos en curso, con rentabilidad estable y segura.

### 6.2. Presencia de empresas españolas de sector en Colombia

Debido a que el sector de la infraestructura es uno de los sectores pujantes del país y uno de los principales impulsores del crecimiento de la economía colombiana, un gran número de empresas españolas de construcción, ingeniería y consultoría cuentan con filial en el país. De esta manera, las empresas españolas, líderes internacionales en el sector, apuestan por el potencial que ofrece Colombia.

Esto se refleja en la presencia relevante española en el programa 4G de Infraestructura, donde, de los 29 proyectos adjudicados, 16 cuentan con presencia española, desde la construcción, supervisión o financiación, representando un 55 % del total.

Las empresas españolas de infraestructura gozan de una alta reputación en el mercado colombiano, transmitiendo una percepción de elevados estándares técnicos, buenas prácticas y una ingeniería de calidad y esfuerzo por incorporar a los proyectos la opinión de las comunidades locales y el respeto a los requisitos medioambientales establecidos por las instituciones locales. Además, en muchos proyectos, empresas españolas participan en consorcio con **socios locales**, fomentando una transferencia bilateral de tecnología y conocimiento a través de alianzas estratégicas de mucho éxito.

Esta integración, se ha visto reforzada de las empresas españolas en el sector se ve apoyada por el **Memorando de Entendimiento (MOU)** firmado hace tres años, en este mismo Congreso, entre los ministros de transporte colombiano y español para fortalecer el entendimiento entre los dos países en materia de infraestructuras.

Adicionalmente, se suma el reciente **Acuerdo para la Protección y Promoción Recíproca de Inversiones (APPRI)** firmado en la visita del Sr. presidente Iván Duque a España en el mes de septiembre, y que, sin duda, consolida los ya excelentes lazos comerciales que unen a ambas naciones, blindando la Inversión Extranjera recíproca.

Respecto a las empresas españolas del sector presentes en el mercado colombiano, destacan un amplio abanico de constructoras, ingenierías y consultoras, de las más reconocidas del mundo, como Sacyr, Grupo ACS, FCC, CAF, COMSA, Grupo Ortiz, IDOM, Indra, Ayesa, OHL, Acciona o Ferrovial. Adicionalmente, España destaca por operar una de las redes ferroviarias más desarrolladas del mundo, gestionada por ADIF y operada por Renfe, siendo pioneros en el tren de alta velocidad.

A continuación, se indican algunos de los proyectos más significativos que las empresas españolas han realizado o están en proceso de realizar en Colombia:

- **Puente Pumarejo:** Esta obra, inaugurada en diciembre de 2019, fue adjudicada a Sacyr. Consiste en un puente que atraviesa el río Magdalena, que conecta Barranquilla con la isla de Salamanca y el resto del país a través de la población de Ciénaga, y es el mayor puente atirantado de Latinoamérica.
- **Torre de Control del Dorado:** la torre de control del aeropuerto de la capital, inaugurada en 2015, fue desarrollada por la empresa FCC y se convirtió en la torre de control aeroportuaria más elevada de Sudamérica.
- **Túnel de Occidente:** proyecto realizado por Sacyr, consistente en la construcción de un túnel de 4,6 km.
- **Ruta del Cacao:** proyecto carretero consistente en la remodelación, renovación en firme y creación de un corredor de 153 km de doble carril por sentido, entre las ciudades de Bucaramanga y Barrancabermeja. El proyecto fue realizado por la española Ferrovial, con una inversión de 702 millones de euros. El componente social incluye ayuda a los desplazados de Venezuela, formación a las comunidades locales e iniciativas de tratamiento y abastecimiento de agua potable.
- **Supervisión de la Primera Línea del Metro de Bogotá:** realizada por la ingeniería española Ayesa.



- **Estructuración del primer proyecto vial 5G:** se trata del proyecto carretero “Nueva Malla vial del Cauca (Accesos Cali- Palmira) cuya estructuración ha sido realizada por la ingeniería Grupo Iceacsa, en consorcio con empresas locales.
- **Financiación del Hospital de Bosa:** por parte del mecanismo de financiación oficial español COFIDES (Compañía Española de Financiación del Desarrollo) con capital y cuasi capital para la construcción y dotación de este complejo, que ha representado el primer proyecto de infraestructura social desarrollado bajo la modalidad de Asociación Público-Privada. (Grupo Ortiz Construcciones, en consorcio con empresas locales).
- **Estudios y diseños del Tren de Cercanías del Valle:** adjudicados a la consultora española IDOM.
- **Fase I del proyecto de Aeropuerto del Café:** adjudicada a OHLA (antigua OHL) y consistente en realizar la fase de explanación y drenaje, adecuación y conformación de sitios de depósito de materiales sobrantes.



## 7. Canales de distribución

El canal de distribución de los proyectos de infraestructura multimodal es, por excelencia, el proceso de licitación, ya sea en modalidad pública o privada y en sus diferentes variantes.

### 7.1. Sistema de compras públicas en Colombia

La contratación estatal tiene como finalidad que las entidades estatales puedan celebrar y ejecutar contratos con entidades privadas para la eficiente prestación de los servicios públicos y, en última instancia, el desarrollo y la mejora de la infraestructura del país. El sector de compras públicas es de gran importancia para Colombia, pues representa el 15 % del PIB nacional.

La Agencia Nacional de Contratación Pública del país se denomina Colombia Compra Eficiente (<https://colombiacompra.gov.co>) y tiene como objetivo desarrollar e impulsar políticas públicas y herramientas orientadas a la organización y articulación de los participantes en los procesos de compras y contratación pública con el fin de lograr una mayor eficiencia, transparencia y optimización de los recursos del Estado.

Para ello, pone a disposición de las entidades un medio de información oficial de toda la contratación realizada con fondos públicos. Este punto único de ingreso de información para las entidades que contratan con cargo a recursos públicos se llama Sistema Electrónico para la Contratación Pública (SECOP). A su vez, el SECOP está conformado por tres plataformas administradas por Colombia Compra Eficiente, tales como:

- **SECOP I.** Plataforma en la cual las entidades que contratan con cargo a recursos públicos publican los documentos del proceso. Se trata de una plataforma exclusivamente de publicidad. (<https://www.colombiacompra.gov.co/secop/secop-i>)
- **SECOP II.** Plataforma transaccional para gestionar en línea todos los procesos de contratación, con cuentas para entidades y proveedores y vista pública para cualquier tercero interesado en hacer seguimiento a la contratación pública. (<https://www.colombiacompra.gov.co/secop-ii>)
- **Tienda Virtual del Estado Colombiano.** Plataforma transaccional a través de la cual las entidades compradoras acceden para adquirir bienes y servicios a través de los Acuerdos Marco de Precios; bienes y servicios al amparo de Contratos de Agregación de Demanda; y bienes en la modalidad de Mínima Cuantía en Grandes Superficies. (<https://www.colombiacompra.gov.co/content/tienda-virtual>)

## 7.2. Asociaciones Público-Privadas (APP)

El principal mecanismo definido para el desarrollo de la infraestructura en Colombia desde 2012 son las Alianzas Público-Privadas – APP (Ley 1508 de 2012). Con el propósito de promover la inversión de capital privado en el desarrollo de obras de infraestructura en el país y fortalecer el marco jurídico para la ejecución de los proyectos de Asociaciones Público-Privadas (APP), se expidió el Decreto 438 de 2021 que recoge las mejores prácticas internacionales en este ámbito, además de acciones producto de la experiencia del país.

Además, según el último informe de Infrascope, Colombia se sitúa como el 2º país de LATAM con mayor capacidad para implementar Acuerdos Público Privados (APPs) en los sectores claves de infraestructura.

Así se refleja en el programa 4G y 5G de infraestructura, donde todos los proyectos se constituyen bajo esta forma de contratación, ya sea de iniciativa pública o privada.

La participación y *expertise* del sector privado en los proyectos de infraestructura es esencial para cerrar las brechas de cobertura en la región. Además, este mecanismo permite liberar espacio fiscal a los gobiernos, así como distribuir los riesgos de una manera eficiente, mejorando la bancabilidad de los proyectos. A su vez, según el *Procuring Infrastructure Public-Private Partnership 2018*, del Banco Mundial, que mide las condiciones de 135 países para el desarrollo de proyectos bajo el esquema de APP, Colombia ocupa el tercer puesto a nivel mundial, después de Reino Unido y Australia.

No obstante, uno de los principales retos para los proyectos de la Quinta Generación de Concesiones será el de complementar los mecanismos de remuneración de los concesionarios, así como las fuentes de pago de las concesiones.

En este punto, el mecanismo de recaudo vía peajes en Colombia ha llegado a cierta saturación, resultando en conflictividad social y descontento de los usuarios. Si bien los peajes son herramientas útiles y familiares para usuarios, concesionarios y financiadores, como contraprestación del servicio público brindado, sus valores se establecen en función de la adecuada y remuneración de la inversión, lo que no necesariamente se alinea con precios que la comunidad esté dispuesta o pueda asumir. En este sentido, se deben explorar nuevos esquemas que complementen el cobro de tarifas de peaje con otras fuentes, con el fin de lograr el mejor recibo por parte de las comunidades de influencia en los respectivos proyectos de infraestructura.

Por último, dentro de la estrategia para adoptar nuevas fuentes de pago, el gobierno creó el “Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura” (FIP), un patrimonio autónomo para administrar y gestionar recursos destinados como fuente de pago para el desarrollo de proyectos de infraestructura. Será en 2022 cuando ministerios de hacienda y transporte, junto con la ANI, implementen las fuentes alternativas que se canalizarán a través del FIP.

## 8. Acceso al mercado – Barreras

### 8.1. Acuerdo Comercial entre la Unión Europea y Colombia

La relación comercial entre España, como Estado Miembro de la Unión Europea, y Colombia se rige por el Acuerdo Comercial entre la Unión Europea, Colombia, Perú y Ecuador (en adelante el Acuerdo Comercial o ALC), en vigor desde el año 2013 y ratificado en Colombia por la Ley 1669 de 2013.

A pesar del Acuerdo Comercial vigente, las empresas españolas se enfrentan a una serie de obstáculos cuando participan en procesos de contratación pública en Colombia.

La Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Colombia, junto con la Delegación de la Unión Europea en Colombia, viene trabajando en la detección, propuesta de mejora y mitigación de estas barreras por medio de diferentes mecanismos con el Gobierno colombiano, siempre en coordinación con las empresas españolas presentes en el mercado. Paralelamente, se mantienen conversaciones periódicas con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo del Gobierno de Colombia, y en concreto, con la Consejería Presidencial para la Competitividad y Gestión Público-Privada y la Oficina de Asuntos Legales Internacionales.

Los principales obstáculos de acceso al mercado de compras públicas que encuentran las empresas españolas son los siguientes:

### 8.2. Obstáculos en el sistema de compras públicas

- **Problemas de interpretación del Tratado de Libre Comercio (TLC) entre la Unión Europea y Colombia**

Persiste el problema de interpretación del Tratado de Libre Comercio (TLC), por parte de las instituciones colombianas, en materia de contratación pública. En reiteradas ocasiones, las empresas europeas se encuentran con prepliegos que explícitamente solicitan experiencia específica en Colombia, o no les otorgan el trato nacional al que tienen derecho en virtud del TLC, lo que requiere la emisión de observaciones y la introducción de adendas en los procesos licitatorios.

Al mismo tiempo, y sin mucho margen de acción, las empresas comerciales e industriales del Estado colombiano, así como las entidades descentralizadas (gubernaciones, alcaldías o corporaciones autónomas regionales) y entidades de derecho privado no están incluidas en el TLC y, por tanto, no

están obligadas, en sus licitaciones, a cumplir con lo estipulado en dicho texto. Esto supone una pérdida de oportunidades comerciales para las empresas españolas.

- **Ley 2069 de 31 de diciembre de 2020, de Emprendimiento**

Por otro lado, tras la aprobación de la Ley 2069 de 31 de diciembre de 2020, también denominada Ley de Emprendimiento, que pretende fomentar la inclusión y participación de las Mipymes en los procesos de contratación pública, así como la empleabilidad y emprendimiento de población vulnerable, se está dando una circunstancia que discrimina a las empresas españolas a la hora de poder obtener la máxima puntuación en procesos de contratación pública. Si bien el buen espíritu de la ley es innegable, esta genera situaciones discriminatorias que afectan a las empresas españolas en términos de competitividad.

En concreto, el precepto, en su artículo 35, incorpora una serie de criterios de desempate que favorecen a aquellas empresas que en sus estructuras plurales cuentan con población de diversos colectivos en situación de vulnerabilidad. Esto es relevante, ya que es práctica habitual que en procesos de contratación pública se otorgue la máxima puntuación a todos los proponentes y se aplicarán estos criterios para definir el ganador.

Las empresas europeas deben cumplir una serie de requisitos que, operativa y financieramente, no son viables, por implicar cambios de accionariado o contratación forzada de personal para un único proyecto. Adicionalmente, la dificultad para cumplir estos criterios por parte de empresas tanto extranjeras como nacionales constituye una vía para que, de manera instrumental, se creen compañías de reducido tamaño con el objetivo de incorporarse a consorcios para llevarse ese puntaje adicional, dejando en segundo plano la calidad de la oferta técnica de otras empresas.

Por otro lado, el Tratado de Libre Comercio establece unos umbrales en el valor del contrato por los que, a partir de los mismos, se debe aplicar el precepto mencionado. En este sentido, la Oficina Comercial aboga por que los factores de desempate se apliquen en los proyectos pequeños cuyo importe está por debajo de estos umbrales, y que, siguiendo un razonamiento lógico de la ley, son viable y técnicamente realizables por Mipymes, sin poner en riesgo la calidad de la oferta técnica.

- **Criterios de evaluación de ofertas en procesos de contratación pública**

Los criterios de evaluación en un proceso de selección son experiencia del proponente, capacidad jurídica, capacidad financiera y capacidad organizacional.

Con respecto a la experiencia previa, en ocasiones se exige que esta sea en el mercado colombiano, práctica prohibida por el art. 178 del Acuerdo Comercial. También se dan obstáculos referentes a la equivalencia en términos, pues, hay actividades que se denominan de manera diferente en España y Colombia (Ej.: Supervisión y control de obra – Interventoría de obra), cuestión por la que a veces se rechazan referencias. Además, solo se permite utilizar la experiencia de la

matriz en los tres primeros años de constitución de la filial, término muy corto para adquirir experiencia propia que se pueda emplear en los procesos.

Con respecto a la capacidad financiera, se observan criterios alternativos para evaluar la capacidad del proponente de ejecutar el contrato. Asimismo, existe disparidad en los indicadores financieros exigidos por las entidades.

- **Apostilla y legalización de documentos**

Aunque en los países de la Unión Europea, como España, los notarios son la autoridad competente para expedir la apostilla, en algunos casos, las entidades estatales colombianas han exigido injustificadamente que sea el Ministerio de Relaciones Exteriores quien la emita. Además de lo anterior, en algunos procesos de licitación pública, las entidades estatales colombianas, a efectos de tener en cuenta los certificados de experiencia presentados por los oferentes, exigen apostilla de la firma del funcionario público que recibió la obra. Estas exigencias van en contravía de lo estipulado por la Convención de la Apostilla de La Haya.

- **Convalidación de títulos**

Las entidades estatales, en algunos casos, exigen a las empresas europeas homologar los títulos con la presentación de la oferta en los procesos licitatorios. Esto dificulta el aporte de personal extranjero cualificado para la ejecución de los contratos y pone en desventaja a las empresas extranjeras.

Estas, y algunas otras cuestiones, son los principales obstáculos que encuentran las empresas españolas en el sector de las compras públicas en Colombia, que también afectan al sector del agua potable y el saneamiento básico, a pesar de que se han hecho importantes esfuerzos por parte del Gobierno colombiano en los últimos años y que se observan mejoras sustanciales.

## 9. Perspectivas del sector

### 9.1. Perspectivas de crecimiento del sector

La infraestructura es la apuesta del Gobierno para el desarrollo económico del país. La inversión extranjera en el sector de transporte y almacenamiento representó 11.8 % del total de IED entre 2016 – 2020.

Para los próximos años, el gobierno nacional cuenta con 35 billones de pesos colombianos (7.964 millones de euros) para 144 proyectos de infraestructura, de los cuales 70 corresponden a infraestructura de transporte y 35 a desarrollo urbano.

Además, los departamentos con mayor posibilidad de atracción de inversión son Antioquia, Valle del Cauca, Atlántico, Caldas, Cundinamarca, Bolívar, Norte de Santander, Meta y Magdalena.

El crecimiento de la inversión extranjera en infraestructura ha crecido en un 600 % en la última década y el PIB de obras civiles crecería en 2021 en un 6,2 %.

Esto se materializa en los presupuestos aprobados, para 2021, de las entidades responsables del desarrollo de infraestructura de transporte: INVÍAS, 970 millones de euros, la ANI, 940 millones de euros y la Aerocivil, 219 millones de euros. Estas inversiones ejercerán de arrastre para los próximos años, al materializarse en el marco de una serie de programas definidos por el gobierno nacional para continuar en la transformación del mapa de infraestructura del país.

Con todo esto, la infraestructura es uno de los pilares de la reactivación económica tras la pandemia y una de las grandes áreas de oportunidad en Colombia.

## 10. Información práctica

### 10.1. Ferias

- **Congreso Nacional de Infraestructura**

Feria especializada del sector de las infraestructuras colombianas organizada por la Cámara Colombiana de la Infraestructura, con apoyo del Gobierno nacional. Tiene lugar, de manera anual, en Cartagena de Indias en el mes de noviembre.

En los últimos años, ICEX ha agrupado la participación de las empresas españolas por medio de un Espacio España en la feria. En 2020, a causa de la COVID-19, el Congreso tuvo lugar en formato virtual entre los días 23 y 27 de noviembre.

En 2021, la feria tendrá lugar en un formato híbrido, entre los días 24 y 26 de noviembre, celebrándose presencial la mañana de los días 24 y 25 en el Hotel Grand Hyatt de Bogotá

Web: <https://infraestructura.org.co/18congreso/>

- **Trafic Latinoamérica**

Esta feria, centrada en la movilidad sostenible, la planificación urbana y seguridad en las ciudades, se celebró por primera vez en el año 2019 en la ciudad de Medellín. Tras 15 ediciones realizadas en Madrid, IFEMA ha decidido por primera vez celebrar la feria en la región latinoamericana, con una gran cantidad de expositores internacionales y una agenda académica con ponentes de primer nivel.

La próxima edición se celebrará en 2022.

Asimismo, en el marco de la Feria, se celebra también el Foro de las Ciudades de Latinoamérica. Se espera que esta feria se convierta en un referente en la región en los próximos años en cuanto a planificación urbana, gestión de residuos, energía, reciclaje y transporte.

Web: <https://www.ifema.es/trafic-latinoamerica>

- **Congreso ANDESCO**

Feria especializada en gestión en la prestación de los Servicios Públicos y las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones organizada por ANDESCO. Se celebra de manera anual y este año ha tenido lugar en formato virtual, entre los 12 y 15 de octubre de 2021.

Web: <https://congreso.andesco.org.co/>

- **Feria Internacional del medio ambiente FIMA**

Celebrada en Bogotá del 29 de septiembre al 2 de octubre de 2021. Convoca a empresas que aportan soluciones medioambientales a la industria energética, agua o gestión de residuos.

La temática de esta feria es muy innovadora a nivel Latinoamérica. Denota el creciente interés de las empresas e instituciones en la adaptación de las industrias.

Web: <https://feriadelmedioambiente.com/>

- **Andina Trafic**

El Salón Andino de Tecnologías de Tránsito y Transporte es una importante feria del sector que ya lleva más de diez años celebrándose ininterrumpidamente en Bogotá. Cuenta con la presencia de empresas del sector, tanto colombianas como internacionales, así como con una agenda académica que consta de cursos, conferencias y talleres impartidos por autoridades internacionales y expertos del sector.

La feria se llevará a cabo los días 14 y 15 de marzo de 2022.

Web: <https://at.sofexamericas.com/>

## 10.2. Cómo hacer negocios en Colombia

- Considere el potencial del mercado colombiano y no descarte realizar negocios por razones de inseguridad. Se trata de un país de renta media, con 48,3 millones de habitantes, que ha mantenido un crecimiento sostenido en los últimos años y con gran estabilidad política. Infórmese sobre el país y evite las ideas preconcebidas. La vida empresarial y comercial que se siguen en las principales ciudades colombianas es completamente normal.
- Aproveche la cercanía cultural y empresarial. El contacto personal es importante, haga uso de las buenas relaciones existentes entre Colombia y España, y la simpatía que en general tienen



los colombianos hacia nuestro país. Es fácil que el empresario colombiano le sorprenda por su seriedad y alta calificación.

- Sea cuidadoso en la elección de su distribuidor o importador. Evite las empresas que se dedican a diversos productos. Busque empresas especializadas y con amplia experiencia en el sector. Si va a iniciar relaciones comerciales con un nuevo importador o distribuidor en Colombia, ponga especial atención a los medios de pago y las garantías que se acuerdan, especialmente si se trata de una empresa pequeña o desconocida. Las cartas de crédito y créditos documentarios se utilizan cada vez con mayor frecuencia en las operaciones internacionales.
- No ceda sus derechos de marca ante el importador colombiano. Los registros de importación deben quedar a nombre de la empresa española, lo que resulta necesario para poder cambiar de importador en el futuro. En la medida de lo posible, proteja sus productos de falsificaciones y copias. La piratería es una práctica extendida en el mercado colombiano, especialmente en el sector editorial, musical, textil, cosméticos y accesorios de vehículos.
- Plantéese la opción de invertir en el país. Aproveche los acuerdos arancelarios que ofrece el mercado colombiano frente a terceros países, la nueva legislación para atraer IDE (zonas francas uniempresariales, regímenes tributarios y comerciales especiales, etc.) y la actual seguridad jurídica. Los costes laborales y de producción son bastantes menos elevados que los que tendría que asumir en otros países de renta media y alta. Utilice las numerosas facilidades y apoyos que están ofreciendo las instituciones de atracción de inversiones tanto de ámbito nacional como regional.
- Utilice medios de pago seguros. En Colombia son ampliamente aceptados debido a la dificultad del mercado hace unos años. Utilizar letra de crédito, crédito documentario o seguro de crédito le evitará problemas de impagos y estafas



## 11. Información adicional

### **Agencia Nacional de la Infraestructura (ANI)**

Calle 24A # 59 - 42 Edificio T3 Torre 4 Piso 2, Bogotá, Colombia

+ 57 (1) 484 8860

<https://www.ani.gov.co/>

### **Asociación Colombiana de Ingeniería Sanitaria y Ambiental (ACODAL)**

Diagonal 60 No. 22 – 20, Barrio San Luis, Bogotá, Colombia

+57 (1) 7020900

<https://www.acodal.org.co>

### **Asociación Nacional de Empresas de Servicios Públicos y Comunicaciones (ANDESCO)**

Calle 93 No. 13 – 24, Bogotá, Colombia

+57 (1) 6167611

<https://www.andesco.org.co/#>

### **Cámara Colombiana de la Infraestructura**

Avenida carrera 26 No. 59-41, Bogotá, Colombia

+57 (1) 6053030

<http://www.infraestructura.co>

### **Cámara de Comercio Hispano Colombiana**

Calle 90 No. 18-16, Bogotá, Colombia

+57 (1) 7428800

<https://camacoes.com.co>

### **Colombia Compra Eficiente (CCE)**

Carrera 7 No 26 - 20 Piso 23, Bogotá, Colombia

+57 (1) 7456788

<https://www.colombiacompra.gov.co/>

### **Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento**

Carrera 12 No. 97-80, Piso 2, Bogotá, Colombia

+57(1) 4873820

<https://cra.gov.co/seccion/inicio.html>

### **Departamento Nacional de Planeación**

Calle 26 No. 13-19 - Edificio ENTerritorio-, Bogotá, Colombia

+57 (1) 3815000

<https://www.dnp.gov.co/DNPN/Paginas/default.aspx>

### **Financiera de Desarrollo Nacional (FDN)**

Carrera 7 No. 71-52, Bogotá, Colombia

+57 (1) 3264999





<https://www.fdn.com.co/>

**FINDETER. Banca de Desarrollo Territorial**

Calle 103 No. 19-21, Bogotá, Colombia  
+57 (1) 6230311

<https://www.findeter.gov.co/>

**Ministerio de Hacienda y Crédito Público**

Carrera 8 #64, Bogotá, Colombia  
+57 (1) 3811700

<https://www.minhacienda.gov.co/>

**Oficina del Banco Mundial en Colombia**

Carrera 7 No. 71 - 21, Torre A, piso 16, Bogotá, Colombia  
+ 57 (1) 3263600

<https://www.bancomundial.org/es/country/colombia>

**Oficina del Banco Interamericano de Desarrollo en Colombia**

Carrera 7 No. 71-21, Torre B Piso 19, Edificio Avenida Chile, Bogotá, Colombia  
+57 (1) 3257000

<https://www.iadb.org/es/paises/colombia/perspectiva-general>

**Oficina del Banco de Desarrollo de América Latina en Colombia**

Carrera 9 No. 76-49. Edificio ING, piso 7, Bogotá, Colombia  
+57 (1) 7449444

<https://www.caf.com/es/paises/colombia/>

**Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios**

Carrera 18 No. 84-35, Bogotá, Colombia  
+57 (1) 6913005

<https://www.superservicios.gov.co>

**Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Bogotá**

Carrera 9A, No. 99-07, Torre 'La Equidad', Oficina 901, Bogotá, Colombia  
+57 (1) 5202002

<http://colombia.oficinascomerciales.es>

## 12. Bibliografía

Agencia Nacional de Infraestructura. (2019, 2 febrero). *Colombia reactiva el multimodalismo con la operación comercial del tren de carga entre la Dorada y Chiriguaná*. <https://www.ani.gov.co/>. Recuperado 5 de septiembre de 2021, de <https://www.ani.gov.co/colombia-reactiva-el-multimodalismo-con-la-operacion-comercial-del-tren-de-carga-entre-la-dorada-y>

Agencia Nacional de Infraestructura. (2015, 26 noviembre). *Plan Maestro de Transporte 2015–2035. El Horizonte de Colombia*. <https://www.ani.gov.co/>. <https://www.ani.gov.co/article/plan-maestro-de-transporte-2015-2035-el-horizonte-de-colombia-vargas-lleras-21832>

ARGCIS (2015). *Los puertos más importantes de Colombia*. (2015). <https://www.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=b3015712fbe64d40b182b185c32f5f0a>

Cámara Colombiana de la Infraestructura. (2021, 9 junio). *Infraestructura: hoja de ruta 2021–2022*. <https://infraestructura.org.co/> <https://infraestructura.org.co/infraestructura-hoja-de-ruta-2021-2022>

Departamento Nacional de Planeación. (2021, noviembre). *CONPES. Política para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte sostenible. Quinta Generación de Concesiones bajo el esquema de Asociación Público-Privada- Concesiones del Bicentenario*. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4060.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (2018, abril). *Encuesta Nacional Logística. 2018*. <https://www.dnp.gov.co/Paginas/DNP-puso-en-marcha-la-Encuesta-Nacional-Log%C3%ADstica-2018.aspx>

El Espectador. (2020, 25 septiembre). *El ferrocarril que ayudó a repensar el transporte multimodal*. <https://www.elespectador.com/>. Recuperado 20 de octubre de 2021, de <https://www.elespectador.com/economia/el-ferrocarril-que-ayudo-a-repensar-el-transporte-multimodal-article/>

Foro Económico Mundial. (2019, octubre). *Global Competitiveness Report*. <https://www.weforum.org/reports/how-to-end-a-decade-of-lost-productivity-growth>

Gobierno de Reino Unido. (2021, 30 octubre). *Fondo de Prosperidad del Reino Unido para Colombia*. Recuperado 2 de noviembre de 2021. <https://www.gov.uk/>. <https://www.gov.uk/government/publications/colombia-prosperity-programme.es>

La República. (2021, 20 agosto). *Adelanto promedio de la ejecución de los proyectos 4G es superior a 57 % a julio*. <https://www.larepublica.co/>. Recuperado 7 de octubre de 2021, de



<https://www.larepublica.co/infraestructura/adelanto-promedio-de-la-ejecucion-de-los-proyectos-4g-es-superior-a-57-a-julio-3219819>

La República. (2019, 15 febrero). *Del total de la red vial terciaria con la que cuenta Colombia, 96 % está en mal estado.* <https://www.larepublica.co/>. Recuperado 13 de octubre de 2021, de <https://www.larepublica.co/infraestructura/del-total-de-la-red-vial-terciaria-con-la-que-cuenta-colombia-96-esta-en-mal-estado-2828335>

Mejía, Luis F. & Delgado, Martha E. (2020). *Impacto macroeconómico y social de la inversión en infraestructura en Colombia, 2021-2030.* Bogotá: Fedesarrollo, mayo, 24 p. <https://www.repository.fedesarrollo.org.co/handle/11445/3960>

Portafolio. (2021, 7 octubre). *Proyectos de infraestructura que impulsarán la reactivación en el país.* <https://www.portafolio.co/>. Recuperado 27 de octubre de 2021, de <https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/proyectos-de-infraestructura-que-impulsaran-reactivacion-segun-la-cci-557101>

ProColombia. (2021, 9 octubre). *Oportunidades de negocio. Infraestructura.* <https://colombiainvestmentsummit.co/es>. <https://colombiainvestmentsummit.co/es/oportunidades-de-inversion/infraestructura>

The Economist. Business Intelligence Unit. (2020, enero). *Infrascopio 2019. Evaluando el entorno para las asociaciones público-privadas en América Latina y el Caribe.* [https://infrscope.eiu.com/wp-content/uploads/2019/04/EIU\\_2019-IDB-Infrscope-Report\\_FINAL\\_ESP.pdf](https://infrscope.eiu.com/wp-content/uploads/2019/04/EIU_2019-IDB-Infrscope-Report_FINAL_ESP.pdf)

# ICEX

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

**Ventana Global**

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h)  
informacion@icex.es

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

[www.icex.es](http://www.icex.es)



**ICEX** España  
Exportación  
e Inversiones