**PROYECTO DE LEY \_\_\_\_ DE 2017 CÁMARA.**

*“Por medio de la cual se crea el artículo 32A de la ley 105 de 1993, se regulan las cláusulas de eficiencia en el recaudo del peaje en los contratos de concesión vial y se dictan otras disposiciones.”*

1. **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.**
   1. **Consideraciones generales.**

La infraestructura es una herramienta esencial para aumentar el crecimiento y fomentar el desarrollo económico de los países, un estudio realizado por el Banco Mundial en América Latina concluyó que la falta de inversión en obras de infraestructura durante los años noventa redujo el crecimiento a largo plazo entre el 1% y el 3%[[1]](#footnote-1), cifra que evidencia la importancia de este componente para determinar la competitividad de una región o un país, pues la falta de vías de acceso, largos trayectos o la existencia de carreteras en mal estado, implica un mayor costo de producción y exportación, circunstancias que dificultan el crecimiento de los diferentes sectores de una economía.[[2]](#footnote-2)” En el ámbito nacional, debe señalarse que el rezago en infraestructura vial ha sido uno de los factores con mayor incidencia en el lento proceso de crecimiento económico del país, en la medida que *el déficit de inversión en obras de infraestructura básica constituye la variable que mejor explica el rezago del país, entre otros factores que determinan el crecimiento económico y el desarrollo*. (Benavides, 2008).

En efecto, al examinar el estado actual de la infraestructura del transporte en Colombia, se encuentra que este sector está rezagado en relación con otros países. La Comisión de Infraestructura, designada por la Presidencia de la República para estudiar el tema en cuestión durante 2012, hizo una radiografía de la situación y muestra la posición en la que actualmente se halla el país, encontrando que:

“En lo que concierne a la infraestructura de transporte en todas sus modalidades, y cuando se le compara con otros países de similar nivel de desarrollo, Colombia presenta un rezago importante (Foro Económico Mundial, 2012). En la calidad de sus carreteras, el país ocupa el puesto 126 entre 144 naciones, una posición similar a la de Lesoto (110) o Uganda (110) y muy inferior a la de Kenia (72), Nicaragua (75) o República Dominicana (62). En vías férreas, Colombia ocupa el puesto 109 y también tiene un atraso considerable.

Para llegar a tener la densidad mediana de los países de la región, Colombia necesitaría 65.602 km más de carreteras y 4.276 km de vías férreas (frente a 203.607 km de carreteras y 1.233 km de vías férreas que tiene actualmente), aunque no se evidencia un atraso relevante en puertos y aeropuertos”[[3]](#footnote-3).

Al mismo tiempo debe señalarse que, el sector de la infraestructura más rezagado es el de carreteras. Esto se debe esencialmente a la falta de vías pavimentadas, al lento crecimiento de las vías de la red primaria, a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), y a la mala calidad de las vías existentes, que se encuentran en este estado por la falta de mantenimiento principalmente. Por ejemplo, según FEDESARROLLO (2012) las vías pavimentadas a cargo de INVIAS en buen estado pasaron del 71% al 48% entre 2003 y 2010; las vías en estado regular del 21% al 32%, y la vías en mal estado del 8% al 20%.[[4]](#footnote-4)

Aunado a lo anterior, y teniendo en cuenta los datos referidos por el índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial (Logístics Performer Index - LPI)[[5]](#footnote-5), que es una herramienta creada para ayudar a los países a identificar los retos y oportunidades que enfrentan en el desarrollo logístico de sus territorios, teniendo en cuenta *la calidad de la infraestructura nacional relacionada con el comercio y el transporte*, para el año 2014, Colombia ocupó el puesto 97 entre 155 países, obteniendo una calificación de 2,64[[6]](#footnote-6), resultado que lo ubica por debajo de países como Argelia, Ecuador, Venezuela y El Salvador.[[7]](#footnote-7)

Tal y como lo evidencia del índice del Banco Mundial y como lo había señalado el informe presentado por Fedesarrollo en el marco de la novena versión del Congreso Nacional de Infraestructura[[8]](#footnote-8), se indicó que Colombia presentaba un retraso significativo en comparación con América Latina y con el resto del mundo, y se advirtió que cerca del 87% de los países del mundo para ese momento presentan mejores condiciones de infraestructura que Colombia. Sobre este respecto debe señalarse que, Colombia inició un proceso para estimular la inversión en esta área y desde principios de la década de los noventa inició un proceso de adjudicación de contratos de concesión para la creación, conservación, mejoramiento y explotación de obras de infraestructura vial, buscando una alternativa real de financiamiento en el marco de las Asociaciones Público Privadas (APP) y de este modo reducir el progresivo déficit que el desarrollo de la infraestructura vial presentaba.[[9]](#footnote-9)

* 1. **La participación privada en los proyectos de infraestructura nacional.**

En la actualidad, el Gobierno Nacional ha diseñado un plan para intentar salir del atraso en el que se encuentra el sector de la infraestructura en el país. Para ello ha destinado 44 billones de pesos y ha estructurado la denominada cuarta generación de concesiones; y es en este contexto en el que el contrato de concesión se convierte en un elemento fundamental para el desarrollo del sector de la infraestructura, ya que es el vehículo que permite la vinculación de capital privado para garantizar la construcción de las obras, de manera que, ante el rezago en infraestructura se debe ejecutar un plan cuantioso y ambicioso, en el cual participen tanto el sector público, como privado[[10]](#footnote-10) para superar las deficiencias en términos de ejecución y calidad de los proyectos a través de las Asociaciones Público Privadas (APP).

Colombia puso en marcha el programa de concesiones viales a través de las APP, con el fin de dinamizar la construcción de la infraestructura y enfrentar los desafíos que eran inherentes a la época como lo fue la apertura económica y la globalización (y actualmente, los acuerdos de cooperación económica - TLC) y evitar gran parte de los obstáculos que estos proyectos presentaban, dificultades propias de la rigidez de la gestión financiera centralizada como la los problemas en las programaciones presupuestales y los obstáculos para la ejecución de las partidas asignadas para los proyectos. Así el país inició el proceso de asignación y suscripción de contratos de concesión desde 1994. Al respecto, debe señalarse que durante estos 20 años, el proceso de concesiones se fue perfeccionando paulatinamente en lo que tiene que ver con la estructura y el diseño de los pliegos de condiciones para las licitaciones, como de contratos de concesión, buscando con ello solucionar problemas que se venían presentado como:

* Excesivas garantías de ingreso mínimo para inversionistas.
* Garantías mínimos por tráfico.
* Cambios en los diseños inicialmente establecidos que originaron inversiones no previstas y mayores cantidades de obra, en muchos casos a cargo de la Nación.
* Cambios en el inventario predial como consecuencia de la variación en los diseños originales y retrasos en la adquisición y entrega de predios.
* Licencias ambientales
* Estudios técnicos de demanda de tráfico.

**Fuente: CONPES 3045, "Programa de Concesiones Viales 1998-2000: Tercera Generación de Concesiones, Departamento Nacional de Planeación (DNP), Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías (INVIAS), Bogotá, agosto de 1999. (Acosta, Rozas, & Silva, 2008)**

Con estas modificaciones a los documentos precontractuales y contractuales, se buscó ser más eficientes en las fases de construcción, preparación, mantenimiento y operación de las vías, al mismo tiempo se procuró que los particulares interesados en participar en estos proyectos, tuvieran los elementos de juicio necesarios para poder estimar objetivamente los rendimientos de su inversión. Al mismo tiempo se pretendió que el Estado no asumiera obligaciones de pago parcial o total para garantizar la viabilidad financiera de las obras cuando estas se desequilibraran con ocasión de ***la incertidumbre que provocaba la ocurrencia eventual de diferentes situaciones que pudieran afectar los ingresos esperados del contrato derivadas de cambios en los diseños, la adquisición de predios o las solicitudes de licencias ambientales entre otros***. Evitando así la existencia de pasivos contingentes a cargo de la nación sometidos a la ocurrencia algún riesgo dentro de los proyectos (Reyes, 2002).

Durante las primeras concesiones realizadas en el país, el estado se vio en la obligación de asumir el cubrimiento de algunos imprevistos durante el proceso de ejecución de los contratos, debido a que muchas veces, una vez eran adjudicados los proyectos, el estado no contaba con los diseños detallados de las rutas, los predios no estaban adquiridos en su totalidad o tampoco se contaba con las respectivas licencias ambientales, y por tal razón ante esta falta de información los gastos en los que debían incurrir los inversionistas se incrementaban significativamente ocasionando que la viabilidad financiera de los proyectos se afectara, lo que obligó al gobierno nacional a que otorgara garantías de ingreso mínimo (Cárdenas, 2003) y asumiera los sobre costos derivados de estas variables.

* 1. **Principales problemas en las concesiones viales en la primera, segunda y tercera generación.**

La ***primera generación*** de concesiones viales se desarrolló entre 1994 y 2004, el Gobierno Nacional desembolsó poco más de 257 millones de dólares entre 1995 y 2004 por concepto del **pago de Garantías de Ingreso Mínimo**, monto equivalente al 69,7% de las inversiones totales comprometidas por las empresas adjudicatarias en las licitaciones respectivas. (Acosta, Rozas, & Silva, 2008)

En la **segunda generación** se buscó subsanar las fallas de planeación mediante una redistribución de los riesgos y una mayor exigencia en los niveles de detalle de los estudios requeridos. Los cambios regulatorios dispuestos trasladaron el riesgo comercial al concesionario al no ofrecer garantías por ingreso mínimo y redujeron la exposición de los organismos del Estado al riesgo constructivo. Los errores subsistieron pese a la identificación de los problemas y a las propuestas de corrección en los documentos de política. (Benavides, 2008)

En los **proyectos de tercera generación** se introdujo el concepto de gradualidad, según el cual cada proyecto tiene un alcance básico y uno progresivo, que se Iniciará cuando se logren determinados índices de tráfico establecidos y metas de ingresos. Asimismo, su definición está asociada a la construcción de corredores viales y a la optimización de la operación con base en la evaluación de alternativas socioeconómicamente viables para las regiones de Influencia. (Acosta, Rozas, & Silva, 2008)

* 1. **Ausencia de cláusulas de eficiencia en el recaudo del peaje y de herramientas para que el ciudadano las haga efectivas.**

A pesar de las modificaciones realizadas a la estructura contractual de las concesiones viales en el país, que han redundado en avances en la entrega de los diseños y los informes técnicos de los proyectos, el inventario predial, la eficiencia, ejecución y mantenimiento de las vías además de la inclusión de leyes (ley 448 de 1998) para coadyuvar a la confianza inversionista, logrando con ello fortalecer la estabilidad financiera de las proyecciones realizadas por los inversionistas, tanto así que en 2006 en los documentos COMPES 3439 y 3413 en los cuales que se crea un Sistema Nacional de Competitividad, destacando la importancia estratégica el programa de desarrollo de concesiones de autopistas para el período 2006-2014 de acuerdo con lo ordenado en la Ley 819 de 2003 y el Decreto 4.730 de 2005, en el que se adoptaron los siguientes lineamientos de política:

1. Promover el desarrollo de proyectos de concesión Vial que tengan un impacto favorable en la productividad y competitividad del país.
2. Fomentar la participación privada en el desarrollo del programa.
3. Promover la optimización de la capacidad de inversión del programa de concesiones
4. Implementar mecanismos de coordinación entre las diferentes entidades del sector transporte (DNP 2006).

Sin embargo a pesar de esta evolución que ha tenido este tema en el país y de las obligaciones impuestas a los concesionarios dentro de las que se destacan:

* Tener a disposición una o varias ambulancias para cubrir eventualidades en la carretera.
* Disponer de Carros-talleres con mecánicos expertos.
* Grúas equipadas.
* Teléfonos SOS a lo largo de la vía, con línea directa a un call-center de la concesión.
* Patrullas propias que vigilen el estado de las vías y avisen de posibles alteraciones del orden público.
* Un centro de control y atención al usuario.
* Dentro de las estaciones de peaje, deben disponer de baños públicos y, dependiendo de su tamaño, zonas de descanso y cafetería.
  1. **Problemática actual.**

Debido al incremento del parque automotor que ha venido experimentando el país y el número de personas que salen de las ciudades en vehículos de transporte público o particulares, es usual que en las vías de ingreso a las principales ciudades del país se presenten embotellamientos o trancones en los peajes, ante la ineficiencia en el recaudo de la tasa, circunstancia que se agrava en los planes retorno de los puentes festivos, semana santa, semana de receso y las vacaciones de mitad y final de año, fechas en las que el número de personas que salen de las ciudades alcanzan cifras significativas como los 250.000 vehículos que salieron de Bogotá en el primer festivo de 2015, los 128.000 vehículos que salieron de Medellín en el puente de San Pedro de 2015 o los 250 vehículos que salieron del Valle en la misma fecha, aunado a los cerca de tres millones de vehículos que se movilizan en promedio por las vías del país.

Si bien es cierto que, algunos concesionarios viales han adoptado mecanismos que permiten recaudar con mayor eficiencia los peajes a través de sistemas electrónicos de pago como *Facilpass, Flypass* y *Paseya,* y que por medio del Decreto 2846 de 2013 se indicó que en los proyectos de recaudo electrónico vehicular (REV) sería el Ministerio de Transporte el ente encargado de adoptar y evaluar la reglamentación necesaria para el almacenamiento de información en los dispositivos a bordo, el acceso a dichos dispositivos, la transferencia de datos e información en condiciones adecuadas de operación y seguridad, y formalizaría los demás aspectos complementarios que permitan promover activamente la interoperabilidad necesaria entre proyectos REV y de este modo garantizar un recaudo eficiente del dinero en los peajes (y otros medios de transporte), debe señalarse que estas herramientas de recaudo electrónico no han sido adoptadas en todos los peajes del país, sino que por el contrario la cobertura de este mecanismo es muy reducida.

Ahora bien, si se tiene en cuenta que, en los actuales contratos de concesión o en los reglamentos de operación existen diferentes tipos de cláusulas en las que se le impone a los concesionarios una obligación para garantizar una eficiencia en el recaudo del peaje como las siguientes:

* “Deben existir tal número de carriles que no se presenten colas superiores a 10 vehículos ***exceptuando los días de retorno de puentes****”[[11]](#footnote-11)*
* “Debe permanecer en funcionamiento, por sentido, mínimo una caseta en cada estación de cobro. En todo caso debe permanecer en servicio un número de casetas de manera tal que no se presenten colas superiores a cinco vehículos”[[12]](#footnote-12)
* “En la etapa de Operación y mantenimiento cada carril debe garantizar una eficiencia de 300 vehículo/hora/carril. El concesionario deberá adoptar las medidas que se requieran para que la acumulación media de vehículos en carriles manuales y semiautomáticos sea de máximo 5 vehículos”[[13]](#footnote-13)
* “No podrá acumularse un número igual o mayor a 10 vehículos por carril en la mitad de las estaciones de pago manual o semiautomático que se encuentren en servicio, por un periodo igual o mayor a (60) sesenta minutos”[[14]](#footnote-14)

No existen, herramientas objetivas a las cuales pueda acudir el usuario para hacer exigibles las mismas, de manera que, a pesar que en 2009, la resolución N° 6434 de 2009 emitida por el Ministerio de Transporte y por la cual se establecieron medidas de restricción vehicular para la temporada vacacional de fin de año, determinó en su artículo Quinto autorizar a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, para levantar las barreras de las estaciones de peajes, administradas por el INVIAS y/o concesionarios y permitir el paso de vehículos cuando el número de éstos generara un represamiento, según lo estipulado en las obligaciones contractuales, con posterioridad en la resolución N° 00915 de 2010 emitida también por el Ministerio de Transporte, se establecieron las medidas de restricción vehicular para las temporadas vacacionales de semana santa, mitad de año, puentes festivos, navidad y año nuevo 2011 y se conservó el artículo quinto antes citado.

Sin embargo, en la resolución N° 1054 de 2011 emitida por el Ministerio de Transporte con la cual se establecen medidas al tránsito vehicular en temporadas especiales, derogó las Resoluciones N° 5776 de 2007 y N° 00915 de 2010, y la facultad que tenía la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional pueda levantar las barreras de las estaciones de peaje. Los actos administrativos siguientes, con los cuales el Ministerio de Transporte ha dictado medidas sobre tránsito vehicular para las temporadas vacacionales y puentes festivos tampoco las contemplan.

En este sentido, es necesario tener en cuenta que con el fin de garantizar la movilidad de los vehículos en la red vial nacional, especialmente en las temporadas altas y puentes festivos y que en razón al aumento del volumen vehicular se requiere que, en los corredores viales se tomen medidas de tránsito encaminadas a mitigar la congestión vehicular y disminuir los tiempos de recorrido, y teniendo en cuenta que:

*En cualquier circunstancia la obligación del pago del peaje, la fijación de su monto y la exoneración de su pago, bien sea que el Estado asuma directamente la responsabilidad de la construcción y mantenimiento de las obras, o que la haga a través de la celebración de contratos de concesión, es materia que corresponde regular única y exclusivamente al Legislador. Y esa potestad  habrá de ejercitarse  de conformidad con las reglas que emanan de la propia Constitución, como ya se ha señalado; es decir considerando que la regla general en esta materia es  el deber de contribuir al sostenimiento del Estado y que solo por excepción puede el legislador prever excepciones.*[[15]](#footnote-15)

Y teniendo en cuenta que el cobro del peaje, constituye un derecho del contratista concesionario, derivado del contrato de concesión, la entidad pública concedente (Nación, Distrito, Departamento o Municipio), no puede exonerar su pago, a no ser que la ley lo autorice[[16]](#footnote-16), teniendo en cuenta las consideraciones anteriores el presente proyecto de ley busca.

1. Estandarizar las cláusulas de eficiencia en el recaudo del peaje en todos los contratos de concesión.
2. Autorizar a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, para que levante las barreras de las estaciones de peaje, administradas por los concesionarios o la entidad encargada de la operación de la vía deberán permitir el paso de vehículos cuando el número de estos en cola genere represamientos y afecte la movilidad en la vía.
3. Imponer a los vehículos de transporte público el uso obligatorio de los TAG.

**2. ARTICULADO PROPUESTO PARA DEBATE**

**PROYECTO DE LEY \_\_\_\_\_ de 2017 CAMARA.**

*“Por medio de la cual se crea el artículo 32A y 32 B a la ley 105 de 1993, se regulan las cláusulas de eficiencia en el recaudo de los peajes en los contratos de concesión vial y se dictan otras disposiciones”.*

EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA

***ARTÍCULO 1°.***Adiciónese el artículo 32A a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

**ARTÍCULO 32A***:* En los contratos de concesión para obras de infraestructura vial, la entidad estatal concedente deberá establecer una cláusula de eficiencia en el recaudo del peaje, en la que se establezca que en la etapa de operación y mantenimiento de la vía el concesionario deberá garantizar una eficiencia en el recaudo de la tasa, y adoptar las medidas que se requieran para que la acumulación de vehículos en los carriles no supere los 100 metros contados desde la cabina de cobro.

El Concesionario o la entidad que se encargue de la operación de la vía deberán levantar la barra cuando la fila para el pago del peaje exceda los 100 metros. A tal fin, deberá demarcarse con pintura blanca una línea de trazos a la distancia señalada y sólo se bajará la barra cuando la movilidad se haya normalizado.

**ARTÍCULO 2:** Adiciónese el artículo 32B a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

**ARTÍCULO 32B**: Los concesionarios deben garantizar la implementación de mínimo una caseta de recaudo electrónico por sentido en cada estación de cobro cuando se trate de vías nacionales o de primer nivel.

**ARTÍCULO 3.**  Autorizar a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, para levantar las barreras de las estaciones de peaje, administradas por los concesionarios y/o la entidad encargada de la operación y permitir el paso de los vehículos represados cuando estos superen los 100 metros; las barreras se bajarán cuando la movilidad se haya normalizado.

**Parágrafo.** En los contratos de concesión vigentes, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional podrá levantar las barreras de las estaciones de peaje y permitir el paso de vehículos cuando el número de vehículos genere represamiento, según lo estipulado en las obligaciones contractuales de la concesión; las barreras se bajarán cuando la movilidad se haya normalizado.

**ARTÍCULO 4.** Los vehículos de transporte público que cubran rutas intermunicipales en el territorio nacional, deberán instalar los dispositivos electrónicos o TAG correspondientes para hacer uso de los carriles de cobro electrónico.

Las empresas de transporte público intermunicipal contarán con un término de seis (6) meses, a partir de la vigencia de la presente ley, para implementar los dispositivos electrónicos o TAG, previstos en este artículo.

**Parágrafo 1:** ElMinisterio de Transporte será el ente encargado de adoptar y promover activamente la implementación de los dispositivos electrónicos o TAG, tanto en el parque automotor nacional, como en los concesionarios o la entidad encargada de la operación de la vía. Así mismo, el Ministerio de Transporte fomentará la interoperatividad en los proyectos de recaudo electrónico vehicular (REV) en el territorio nacional.

**ARTÍCULO 5.** Los operadores de las vías y los peajes en todo el territorio nacional, deberán establecer un sistema de cobro electrónico unificado que garantice que un único dispositivo electrónico o TAG sea suficiente para el REV a nivel nacional.

**ARTÍCULO 6. Vigencia.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

**SAMUEL HOYOS MEJÍA.**

**Representante a la Cámara.**

1. Reseña sobre la infraestructura del Banco Mundial, ver: <http://www.bancomundial.org/temas/resenas>/infraestructura.htm [↑](#footnote-ref-1)
2. El índice ha permitido evaluar la logística de cada país, tanto doméstica como internacional, así como comparar el diseño de las logísticas de naciones de una misma región y de países desarrollados, versus aquellos en vías de desarrollo. El ejercicio ha sido realizado en cuatro ocasiones: 2007, 2010, 2012 y 2014. Cfr. Martínez Ernesto, *Colombia ocupa el puesto 97 en el Índice de Desempeño Logístico de 2014,* catálogo de logística, consultado en [http://www.catalogodelogistica.com/temas/Colom bia-ocupa-el-puesto-97-en-el-indice-de-Desempeno-Logistico-de-014+99835](http://www.catalogodelogistica.com/temas/Colom%20bia-ocupa-el-puesto-97-en-el-indice-de-Desempeno-Logistico-de-014+99835) junio 24 de 2015. [↑](#footnote-ref-2)
3. Yepes Tito, Ramírez Juan Mauricio y Villar Leonardo. Infraestructura de transporte en Colombia. Noviembre 11 de 2012. [↑](#footnote-ref-3)
4. Araujo Juan Pablo, Sierra Ana Cristina. Concesiones de Cuarta Generación. Fasecolda. Bogotá 2012. [↑](#footnote-ref-4)
5. El puntaje general del Índice de Desempeño Logístico refleja las percepciones de la logística de un país basadas en la eficiencia del proceso del despacho de aduana, la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, la facilidad de acordar embarques a precios competitivos, la calidad de los servicios logísticos, la capacidad de seguir y rastrear los envíos, y la frecuencia con la cual los embarques llegan al consignatario en el tiempo programado. Los datos proceden de las encuestas del Índice de Desempeño Logístico realizadas por el Banco Mundial, en asociación con instituciones académicas e internacionales. Los detalles de las metodologías para las encuestas y la elaboración del índice se encuentran en el informe de Arvis y otros, titulado “Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy (2010)”. Cfr. http://datos.bancomundial. org/indicador/ LP.LPI.OVRL.XQ [↑](#footnote-ref-5)
6. Siendo 5 el mayor puntaje y 1 el menor [↑](#footnote-ref-6)
7. http://datos.bancomundial.org/pais/colombia#cp\_wdi [↑](#footnote-ref-7)
8. Noveno congreso nacional de Infraestructura, “PARA UN NUEVO PAÍS: INFRAESTRUCTURA CON VISIÓN RENOVADA”. Celebrado en 2012. [↑](#footnote-ref-8)
9. La participación de capital privado en el desarrollo de proyectos de infraestructura se viene implementando en Colombia desde la promulgación de la Constitución Política de 1991, que abrió espacio para dicha participación en una actividad que hasta entonces había estado restringida únicamente a la contratación de servicios de mantenimiento y actividades relacionadas. [↑](#footnote-ref-9)
10. Araujo Juan Pablo, Sierra Ana Cristina. Concesiones de Cuarta Generación. Fasecolda. Bogotá 2012. [↑](#footnote-ref-10)
11. Contrato de concesión N° 447-1994. Siberia – la Punta – El vino – Villeta. Reglamento de operación del ATFM numeral 3. B. [↑](#footnote-ref-11)
12. Contrato de concesión N° 849 – 1995. Neiva – Espinal – Girardot; Contrato de Concesión N° 444 – 1994. Bogotá – Villavicencio; Contrato de Concesión 664 – 1994. Desarrollo vial del norte de Bogotá; Contrato de Concesión N° 937 – 1995. Fontibón – Facatativá – Los Alpes. [↑](#footnote-ref-12)
13. Contrato de Concesión 001 – 2010. Ruta del Sol sector 2. [↑](#footnote-ref-13)
14. Contrato de Concesión 003 – 2014. Honda – Puerto Salgar – Girardot. [↑](#footnote-ref-14)
15. Sentencia C-508/06, Corte Constitucional de Colombia. Magistrado Ponente: Dr. ALVARO TAFUR GALVIS. seis (6) de julio de dos mil seis (2006). [↑](#footnote-ref-15)
16. Sentencia C-508/06, Corte Constitucional de Colombia. Magistrado Ponente: Dr. ALVARO TAFUR GALVIS. seis (6) de julio de dos mil seis (2006). [↑](#footnote-ref-16)