



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20213000119481



Fecha: 23-04-2021

Bogotá D.C., 22 de abril de 2021.

Doctor

**BUENAVENTURA LEÓN LEÓN**

Representante a la Cámara

**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

[debatescomisionprimera@camara.gov.co](mailto:debatescomisionprimera@camara.gov.co)

[buenaventura.leon@camara.gov.co](mailto:buenaventura.leon@camara.gov.co)

Ciudad

**ASUNTO:** Adición a la proposición No. 12, que cita a debate de control político sobre " Proyecto Perimetral de Oriente"

Proyectos: Perimetral del Oriente de Cundinamarca, Briceño - Tunja - Sogamoso y Accesos Norte.

Radicado ANI No. 20214090417682 del 16 de abril de 2021.

Respetado Doctor León:

En atención a la comunicación del asunto, por medio del cual se allega la Adición a la Proposición No. 12, la Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante la "ANI" o la "Agencia"), se permite dar respuesta de conformidad con sus competencias, en los siguientes términos:

***"1. ¿El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, emitió concepto para que la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia – Corporinoquia, decida el trazado de las unidades funcionales 4 y 5?"***

***1.1. En caso afirmativo, ¿En qué términos se emitió dicho concepto?"***

El trazado de las Unidades Funcionales 4 y 5, definido en el Contrato de Concesión 002 del 2014 suscrito entre la ANI y el Concesionario Perimetral de Oriente de Bogotá - POB S.A.S., discurre mayoritariamente en jurisdicción de la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia - Corporinoquia, quien a la fecha, ha señalado que las obras del corredor que se superponen con los manantiales y rondas hídricas no se pueden construir por la restricción establecida en la normativa vigente en materia de rondas hídricas. Esto es, la Resolución 0957 del 31 de mayo del 2018 y el Decreto 2245 del 29 de diciembre del 2017, ambos incluidos en el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible 1076 del 26 de mayo del 2015.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20213000119481



Fecha: 23-04-2021

Por lo anterior, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible ha informado a esta Agencia, a través de las comunicaciones DGI-8230-E2-2018-038118 del 17 de diciembre de 2018, 8140-E2-000266 del 28 de diciembre de 2018 y 8140-E2-017122 del 24 de agosto del 2020, que la aplicación de las regulaciones relacionadas a las zonas de protección de nacimientos o manantiales de las que trata la normativa anteriormente señalada, es competencia de las Autoridades Ambientales respectivas, que para este caso, son la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca y la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia. Siendo esta última autoridad, la que tiene la mayor incidencia en el territorio en términos de viabilidad ambiental por intervención en rondas hídricas de nacederos en los tramos que se superponen con el corredor de las UF 4 y 5.

Para su conocimiento, nos permitimos anexar los comunicados del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible mencionados.

**“2. ¿La Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia - Corporinoquia, ya decidió cual es el nuevo trazado de las unidades funcionales 4 y 5?”**

Si bien es cierto que la ejecución del trazado de las UF 4 y 5 que actualmente hace parte del Contrato de Concesión 002 del 2014 depende, entre otros, de la viabilidad ambiental otorgada por las Autoridades respectivas, que para este caso, corresponde a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca y a la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia, la decisión de diseñar un nuevo trazado para presentar a las Autoridades Ambientales, con el fin de lograr la obtención de los permisos, autorizaciones y/o Licencias Ambientales requeridas, se deriva de las modificaciones al Contrato de Concesión que acuerden las partes firmantes, es decir, la ANI y POB S.A.S.

Ahora bien, es importante señalar que a la fecha, esta Agencia viene adelantando gestiones interinstitucionales a través de los encuentros denominados “Compromiso Colombia, cuentas claras”, liderado por la Contraloría General de la Republica, donde la ANI ha asistido y participado en varias mesas de trabajo con otras entidades del orden nacional y regional para buscar una solución definitiva a las restricciones de intervención en las rondas hídricas presentes en las UF4 y 5 por parte de las Autoridades Ambientales Regionales para la construcción del trazado original establecido en el Contrato de Concesión 002 de 2014. Lo anterior, sin que a la fecha se haya obtenido la viabilidad esperada por parte de las Corporaciones Autónomas Regionales. A continuación se relacionan las reuniones y mesas de trabajo que se han llevado a cabo, con una descripción general de cada una de ellas.

FECHA	ENTIDADES ASISTENTES	TEMÁTICA Y COMPROMISOS
10 de julio de 2020	- Viceministerio de Infraestructura- - Viceministerio de Ambiente y ANI	Necesidad de revisión de medidas de manejo ambiental para los 66 manantiales en las UF 4 y 5
17 de julio de 2020	- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible - Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca.	- Presentación a Autoridades de suspensión de obras en UF4 y 5 por restricción de intervención en ronda hídrica de los 66 nacederos. - Intervención de Autoridades - análisis de situación actual en términos de gestión ambiental con Corporaciones.

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20213000119481



Fecha: 23-04-2021

FECHA	ENTIDADES ASISTENTES	TEMÁTICA Y COMPROMISOS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- CORPORINOQUIA</li> <li>- ANI</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Llevar a cabo mesas de trabajo y realizar reunión preliminar entre Autoridades Ambientales asistentes para análisis de viabilidad jurídica.</li> </ul>
24 de agosto de 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible</li> <li>- Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca.</li> <li>- CORPORINOQUIA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se informa a la ANI que se realizará mesa de trabajo entre las Corporaciones (CAR y CORPORINOQUIA).</li> </ul>
14 de septiembre de 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca.</li> <li>- CORPORINOQUIA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se informa a la ANI que CORPORINOQUIA citará a la Agencia a mesa de trabajo con Corporaciones.</li> </ul>
07 de octubre de 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Presidencia y Vicepresidencia Jurídica de la ANI.</li> <li>- Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca.</li> <li>- CORPORINOQUIA.</li> <li>- Gobernadores.</li> <li>- Procuraduría.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se hace presentación por parte de la ANI para viabilizar la intervención de los nacederos por parte de las Corporaciones, con base en los argumentos jurídicos estructurados por la Vicepresidencia Jurídica y la Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno de la ANI.</li> </ul>
13 de octubre de 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ANI.</li> <li>- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible</li> <li>- Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca.</li> <li>- CORPORINOQUIA.</li> <li>- Gobernadores.</li> <li>- Procuraduría.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se realiza retroalimentación por parte de las Corporaciones a los argumentos Jurídicos presentados por la VJ de la ANI presentada el miércoles 07 de octubre 2020. El compromiso es enviar desde la ANI, los estudios hidrogeológicos de otros proyectos y los estudios SIAM - U. Javeriana de la UF 4 y 5</li> </ul>
11 de noviembre de 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ANI.</li> <li>- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible</li> <li>- Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca.</li> <li>- CORPORINOQUIA.</li> <li>- Gobernador de Cundinamarca.</li> <li>- Procuraduría.</li> <li>- Contraloría.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El Presidente, la Vicepresidencia Jurídica y la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI realizaron la presentación del proyecto, así como contexto jurídico de restricción de intervención por nacederos. también hubo intervención de Contralor, CORPORINOQUIA y Gobernador del Meta quien manifestó de manera contundente el impacto negativo que tendrá el desarrollo de la región en caso de que CORPORINOQUIA no encuentra una solución favorable para viabilizar desde el punto de vista jurídico el proyecto de las UF 4 y 5.</li> </ul>
01 de marzo de 2021	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Director de CORPORINOQUIA.</li> <li>- Contralor Delegado para la Participación Ciudadana.</li> <li>- Profesionales ambientales y Asesor de la Presidencia de la ANI.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Revisión de propuesta de modificación de normatividad rondas hídricas por parte de CORPORINOQUIA</li> </ul>

**“3. ¿De mantenerse el trazado inicialmente planteado en el contrato 02 de 2014, cual sería el impacto ambiental y las medidas para mitigar el mismo?”**

Teniendo en cuenta que por el alcance de las obras del trazado original de las UF 4 y 5 establecido en el Contrato de Concesión 002 de 2014 (obras de mejoramiento), no se requiere la obtención de Licencia Ambiental, fue necesario la implementación de un plan de Adaptación a la Guía Ambiental - PAGA para cada unidad funcional, los cuales fueron no objetados por parte de la Interventoría del proyecto el 12 de mayo de 2015, donde se establece, entre otros, los impactos ambientales que

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20213000119481



Fecha: 23-04-2021

potencialmente se pueden generar por la construcción de las obras de las Unidades Funcionales 4 y 5 y las respectivas medidas de manejo ambiental. En tal sentido, los impactos ambientales corresponden a:

MANIFESTACIÓN DEL IMPACTO - UF4 y 5
<b>Acuático (agua)</b>
Alteración del régimen hídrico (drenajes y cursos de aguas)
Deterioro de la calidad o contaminación de las aguas
<b>Atmosférico (aire)</b>
Deterioro de la calidad o contaminación del aire
Generación de polvos y malos olores
Incremento en los niveles de ruido y vibraciones
<b>Terrestre (suelo)</b>
Afectación del suelo por compactación o nivelación
Deterioro de la calidad o contaminación del suelo
Extracción o pérdida de suelo
Incremento en los procesos erosivos del suelo
Cambios en el uso del suelo
<b>Biótico (Flora y Fauna)</b>
Pérdida de cobertura vegetal
Perturbación o alteración de la fauna terrestre o acuática
Incremento en el riesgo de Atropello de fauna terrestre
<b>Socioeconómico</b>
Modificación al tráfico vehicular local
Incremento en la demanda de bienes y servicios
Afectación de la infraestructura vial
Incremento en el riesgo de accidentes laborales
Generación de empleos
Incremento en la problemática de salubridad pública por la generación de residuos sólidos y líquidos
Molestias a las comunidades aledañas por las obras
Afectación a la infraestructura de los servicios públicos
Mejoramiento de la calzada y Ahorro en los tiempos de viaje
Reducción del riesgo de accidentes viales e incremento de la seguridad vial
Molestias en la población por el cobro del nuevo peaje
Incremento en el riesgo de transmisión de enfermedades
Incremento del valor del suelo y contribución a futuros proyectos en la región
<b>Histórico y cultural</b>
Afectación a sitios históricos y arqueológicos
<b>Paisajístico</b>
Alteración o cambios en el paisaje y estética del entorno

Con respecto a las medidas de manejo ambiental, las mismas se presentan a manera de programas, proyectos y medidas orientados a prevenir, mitigar, controlar y/o compensar los impactos ambientales respectivos. En tal sentido, las medidas de manejo ambiental para los impactos anteriormente relacionados corresponden a:

PROGRAMA	MEDIDA
DESARROLLO Y APLICACIÓN DE	Conformación del Grupo de Gestión Ambiental.

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20213000119481



Fecha: 23-04-2021

PROGRAMA	MEDIDA
LA GESTIÓN AMBIENTAL	Capacitación ambiental al personal de Obra.
	Cumplimiento de requerimientos legales.
PROGRAMAS ACTIVIDADES CONSTRUCTIVAS	Medidas de Manejo integral de materiales de construcción.
	Medidas de manejo de señalización frentes de obra y sitios temporales.
	Medidas de manejo y disposición de escombros y lodos.
	Medidas de manejo y disposición final de residuos sólidos convencionales y especiales o peligrosos.
	Medidas de manejo de Protección y Conservación de suelo.
	Medidas de manejo de emisiones atmosféricas y ruido.
PROGRAMA DE GESTIÓN HÍDRICA	Medidas de manejo de aguas superficiales.
	Medidas de manejo de residuos líquidos domésticos e industriales.
PROGRAMA DE BIODIVERSIDAD Y SERVICIOS ECO SISTÉMICOS	Medidas de manejo del descapote y cobertura vegetal.
	Medidas de manejo de recuperación de Áreas Afectadas.
	Medidas de manejo de protección de fauna.
MANEJO DE INSTALACIONES TEMPORALES, DE MAQUINARIA Y EQUIPOS	Medidas de manejo de protección de ecosistemas sensibles.
	Medidas de manejo de instalación, funcionamiento y desmantelamiento de campamentos y sitios de acopio temporal.
	Medidas de manejo de montaje, funcionamiento y desmantelamiento de las instalaciones para la planta de trituración, asfalto o concreto.
	Medidas de manejo de maquinaria, equipos y vehículos.
PROGRAMA DE GESTIÓN SOCIAL	Medidas de manejo de salud e higiene para la prevención de enfermedades laborales.
	Medidas de manejo: Programa de Atención al usuario.
	Medidas de manejo de Educación y Capacitación al personal vinculado al proyecto.
	Medidas de manejo: Vinculación De Mano De Obra.
	Medidas de manejo: Programa de Información y Participación Comunitaria.
	Medidas de manejo: Programa Perimetral Ruta Y Destino.
	Medidas de manejo: Programa de arqueología preventiva.
	Medidas de manejo: Programa de cultura vial.
	Medidas de manejo de Acompañamiento a la gestión socio predial.
Medidas de manejo de Equipamiento comunitario.	

**“4. ¿En qué estado está la concesión vial Briceño - Tunja - Sogamoso?”**

Las obras del Contrato de Concesión No. 0377 de 2002 Briceño - Tunja - Sogamoso se encuentran terminadas en su totalidad, actualmente el corredor se encuentra en servicio y el concesionario avanza en labores de operación y mantenimiento a lo largo del corredor vial.

**“4.1. ¿Cuál es el porcentaje de ejecución a la fecha de la concesión vial Briceño - Tunja - Sogamoso?”**

Las obras previstas en el alcance de la concesión se encuentran al 100% y como se mencionó en el punto anterior, actualmente el corredor vial se encuentra en servicio.

**“5. ¿Qué medidas se han adoptado para garantizar la seguridad vial en el tramo Tocancipá - Gachancipá?”**

**Para contestar cite:**Radicado ANI No.: **20213000119481**Fecha: **23-04-2021**

Se ha realizado en la vigencia de la actual interventoría una Auditoría de Seguridad Vial y está en ejecución la segunda auditoría, con lo cual se le dan al Concesionario recomendaciones con el fin de mejorar los sectores identificados como críticos; la Auditoría en Seguridad Vial ayuda a que los problemas asociados con la seguridad sean específicamente atendidos. En los casos donde la vía ya está en servicio, una Auditoría en Seguridad Vial puede identificar los problemas que, si bien pueden ser inherentes a los usuarios, mejorarían sustancialmente la seguridad vial.

Adicionalmente el Concesionario informó que, con el fin de prevenir situaciones de accidentalidad en la vía, implementó dentro de las estrategias del Plan Operativo de Gestión Social subprogramas desarrollando estrategias preventivas para hacer el buen uso de la infraestructura construida informando a la comunidad a través de actividades lúdico prácticas que la vía, más allá de ser una estructura asfáltica que facilita las relaciones sociales, económicas, comerciales y turísticas, exige un adecuado uso por parte de los usuarios de la misma a fin de mitigar impactos negativos asociados a la accidentabilidad por la falta de prudencia y exceso de confianza frente a los límites de velocidad. A través de la estrategia de cultura vial, el Concesionario fijó el alcance de esta mediante seis subprogramas que interpretan la responsabilidad ciudadana hacia el “buen uso de la vía Briceño - Tunja - Sogamoso”.

Estos se refieren a:

1. Subprograma educadores viales en unidad móvil de cultura vial (Proyecto montaje de unidad móvil de cultura vial Briceño - Tunja - Sogamoso).
2. Subprograma centro de interpretación móvil (Proyecto centro de interpretación móvil Briceño - Tunja - Sogamoso).
3. Subprograma guardavías voluntarios (Proyecto guardavías Briceño - Tunja - Sogamoso).
4. Subprograma de seguridad y prevención vial (Proyecto seguridad y prevención vial en el corredor Briceño - Tunja - Sogamoso).
5. Subprograma vías verdes (Subprograma manejo de residuos sólidos en la vía Briceño - Tunja - Sogamoso).

Dentro de las metas y objetivos, también se encuentra trabajar conjuntamente con los entes regionales y demás autoridades sectoriales con las diferentes entidades, para establecer acuerdos, compromisos y convenios en aras de garantizar la seguridad y prevención vial (Autoridad Nacional de Seguridad Vial, Policía Nacional de Carretera, Instituciones Educativas del Área de Influencia Directa, entre otras). Estas actividades preventivas se desarrollan en la vía a través de campañas de cultura vial, terminal de transportes de los municipios del área de influencia directa con los conductores de los vehículos de servicio público, empresas industriales del sector con los conductores de vehículos de carga pesada, en las instituciones educativas dictando talleres con material lúdico práctico que suministra el Concesionario y programa de guarda vías voluntario que se coordina con la Secretaría de Tránsito de los municipios del área de influencia directa y los directivos de las instituciones educativas.

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20213000119481



Fecha: 23-04-2021

**“5.1. ¿Cuál es el índice de mortalidad por accidentes viales en el tramo Tocancipá - Gachancipá?”**

Los trayectos que comprenden el sector entre Tocancipá y Gachancipá son el Trayecto 2. (Final variante Tocancipá - Bascula sur peaje El roble) entre los PR 26+652 al PR36+072 de la Ruta 5501, Trayecto 3. (Variante Tocancipá) entre los PR 0+000 al PR5+000 de la ruta 55CNC y el Trayecto 3.A (par vial Gachancipá) entre los PR 0+000 al PR3+100 de la ruta 55CNE. Teniendo en cuenta lo anterior, y los reportes de accidentalidad remitidos por la concesión, a continuación se presenta un cuadro con el registro de accidentalidad desde enero de 2019 a marzo de 2021:

AÑO	TOTAL DE ACCIDENTES	LESIONADOS	MUERTOS	PROMEDIO MENSUAL			MUERTOS POR ACCIDENTE	LESIONADOS POR ACCIDENTE
				NO ACCIDENTE	LESIONADOS	MUERTOS		
Enero de 2019 a marzo 2021	364	165	17	13,5	6,1	0,6	0,05	0,45

**“5.2. ¿En qué porcentaje se ha reducido el índice de accidentalidad en el tramo Tocancipá - Gachancipá?”**

A continuación, se presentan los accidentes por años:

AÑO	NO ACCIDENTES	LESIONADOS	MUERTOS	PROMEDIO MENSUAL			MUERTOS POR ACCIDENTE	HERIDOS POR ACCIDENTE
				NO ACCIDENTE	LESIONADOS	MUERTOS		
2019	182	90	8	15,2	7,5	0,7	0,04	0,49
2020	135	62	8	11,3	5,2	0,7	0,06	0,46
Enero a Marzo de 2021	47	13	1	15,7	4,3	0,3	0,02	0,28

De lo anterior se observa que entre el año 2019 y 2020, se redujo en 47 el número de accidentes presentados pasando de 182 en el 2019 a 135 el 2020. Por otra parte, en número de muertos por accidente en el 2020 aumentó con respecto al 2019; sin embargo, en lo corrido de 2021 este indicador ha disminuido llevando desde enero a marzo de 2021 0,02 muertos por accidente presentado.

**“5.3. ¿Cuántos puentes peatonales tiene el tramo Tocancipá - Gachancipá?”**

A continuación, se presenta cuadro con los puentes peatonales existentes en los trayectos 2, 3 y 3A:

PASOS A DESNIVEL CON CRUCE DE DOBLE CALZADA						
No.	NOMBRE	PR	TRAYECTO	PASARELA PEATONAL	CONSTRUIDO CONCESIONARIO	FOTOGRAFÍA

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20213000119481



Fecha: 23-04-2021

1	Puente Peatonal Vereda Los Manzanos	PR3+160	3 Variante Tocancipá	De 2,10 m.	Concesionario CSS ahora BTS Concesionario S.A.S.	
2	Puente Peatonal Vereda La Esmeralda	PR3+830	3 Variante Tocancipá	De 2,10 m.	Concesionario CSS ahora BTS Concesionario S.A.S.	
3	Puente Peatonal Vereda La Esmeralda	PR4+411	3 Variante Tocancipá	De 2,10 m.	Concesionario CSS ahora BTS Concesionario S.A.S.	
4	Puente Peatonal Gachancipá	PR30+78 2	2	De 2,30 m.	No fue construido por la concesión	

**“6. ¿Cuáles son las tarifas diferenciales del peaje Andes para los habitantes del Municipio de Chía?”**

Las tarifas diferenciales establecidas en el peaje Los Andes, corresponden a la Categoría IIE, es decir, para vehículos de servicio público de pasajeros.

El Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 001 de 2017, en su parte especial contempla lo siguiente respecto de las tarifas de los peajes a su cargo:

“(…) 4.2. Estructura Tarifaria

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20213000119481



Fecha: 23-04-2021

Para efectos de lo dispuesto en la Sección 1.145 de la Parte General, y de acuerdo con lo establecido por las Resoluciones Nos. 0937 del 12 de abril de 1994, 05640 del 4 de septiembre de 1996, 00005 del 5 de enero de 2000 y 003084 del 25 de octubre de 2000, la estructura tarifaria que regirá el Proyecto, sin incluir las tasas correspondientes al Fondo de Seguridad Vial, está compuesta por las siguientes tarifas (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

Las tarifas aplicables a partir del 16 de enero de 2021, en la estación de peaje Andes, son:

PEAJE	CATEGORÍA	CÁLCULO TARIFA CONTRACTUAL SIN FSV			FOSEVI (FSVt)	TARIFA FINAL CON FSV AÑO 2021 REDONDEO 100
		TARIFA 2020 SIN FSV (TARIFA T-1)	INCREMENTO TARIFA 2021	TARIFA 2021 SIN REDONDEO (TARIFA SRT)		
ANDES	Categoría I	\$8.800	\$142,43	\$8.942,43	\$200	\$9.100
	Categoría II	\$15.400	\$249,25	\$15.649,25	\$200	\$15.800
	Categoría III	\$9.800	\$158,61	\$9.958,61	\$200	\$10.200
	Categoría IV	\$22.400	\$362,54	\$22.762,54	\$200	\$23.000
	Categoría V	\$34.200	\$553,53	\$34.753,53	\$200	\$35.000
	Categoría VI	\$44.100	\$713,76	\$44.813,76	\$200	\$45.000
	Categoría VII	\$48.900	\$791,45	\$49.691,45	\$200	\$49.900
	Categoría IIE	\$14.500	\$234,68	\$14.734,68	\$200	\$14.900

**“6.1. En caso de que a la fecha no operen dichas tarifas diferenciales, indicar cuál es la razón por la cual no se han establecido.”**

No obstante, lo citado en la respuesta del Numeral 6°, se tiene lo siguiente:

De igual forma, la sección 4.2, numeral 4, inciso ii) literal a) establece lo siguiente:

“(…) 4. Una vez el Concesionario reciba las Estaciones de Peaje y conforme a las Secciones 3.5 (b) y 3.8(c) de esta Parte Especial, tendrá el derecho al Recaudo de Peaje correspondiente de las tarifas que al momento de entrada de dichas Estaciones de Peajes se estén cobrando al público, descontando el Fondo de Seguridad Vial. Estas tarifas regirán hasta el quince (15) de Enero del siguiente año. (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

Así mismo, de acuerdo con la Ley 787 de 2002 “por la cual se modifica parcialmente el artículo 21 de la Ley 105 de diciembre 30 de 1993”, se establece que con el cobro de tarifas y peajes se construyen y conservan las vías nacionales y que para ello se contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además de los recursos que se cobren por el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios así:

*“Artículo 21: Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.*



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20213000119481



Fecha: 23-04-2021

*Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.*

*Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas. (...)*

Así las cosas y teniendo en cuenta las tarifas citadas y actualizadas en virtud de lo señalado en la Sección 4.2 de la Parte Especial del contrato y de conformidad con las Resoluciones 0937 del 12 de abril de 1994, 05640 del 04 de septiembre de 1996, 00005 del 05 de enero de 2000 y 3084 del 25 de octubre de 2000 y en cumplimiento del Decreto 768 de 2020 del Gobierno Nacional, no se contempló tarifas diferenciales a más categorías vehiculares.

No obstante dentro del proceso de Estructuración del proyecto Accesos Norte Fase II, se realizó una serie de análisis técnicos de la dinámica social de movilidad de la comunidad de Torca y Fusca, los cuales están incluidos en el Estudio de Tránsito para evaluar múltiples escenarios en donde se está analizando la posibilidad de establecer una solución de aplicar tarifa diferencial únicamente a los residentes de dichas comunidades para la Categoría I y algunos vehículos de transporte público que cubran la ruta Bogotá - Chía.

De la anterior manera, dejamos atendida su solicitud, reiterándole mis sinceros sentimientos de consideración y respeto.

Cordialmente,

**MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES**  
**Presidente**

Anexos: carpeta comprimida Zip

Consolidó: Carlos Alexander Vargas Guerrero - Ingeniero Apoyo Administrativo VGC / Gonzalo Cubides Suárez - Ingeniero de apoyo VEJ

VoBo: GONZALO CUBIDES SUAREZ, HECTOR EDUARDO VANEGAS GAMEZ, JAISON ALEXANDER VEGA LAITON, DIEGO ALEJANDRO MORALES SILVA (VICE), FERNANDO AUGUSTO RAMIREZ LAGUADO (VICE), JOSE ROMAN PACHECO GALLEG0 1, LILIAN CAROL BOHORQUEZ OLARTE, LILIANA PAREDES RAMIREZ, LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ (VGC), OSCAR EDUARDO OROZCO SANCHEZ, VIVIANA LUCIA RODRIGUEZ BLANCO, WILSON YOVANI GARZON CIFUENTES, DIANA CAROLINA LADINO PEREZ 1, XIMENA VALLEJO GUZMAN, GERSAIN ALBERTO OSTOS GIRALDO, CARLOS ALEXANDER VARGAS GUERRERO 1, NATALIA FERNANDA ENRIQUEZ RUANO, CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES (VICE), JAVIER HUMBERTO FERNANDEZ VARGAS, LUIS ANTONIO RODRIGUEZ PINEROS 3, LUIS GERMAN VIZCAINO SABOGAL, DIANA MORA FORERO 3, JAIRTON HABIT DIEZ DIAZ

Nro Rad Padre: 20214090417682

NroBorrador: 20213000022947

GADF-F-012

CAB-0242-2021

