

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20212000120261



Fecha: 24-04-2021

Bogotá D.C. 16 de abril de 2021

Doctora
ÁNGELA MARÍA OROZCO
Ministra de Transporte
MINISTERIO DE TRANSPORTE
arozco@mintransporte.gov.co
Ciudad

ASUNTO: Proposición No. 097 del 16 de marzo de 2021.
Contrato de Concesión No. 001 de 2016 - Proyecto Vías del Nus.
Radicado ANI No. 20214090418242 del 16 de abril de 2021.
Oficio del Congreso No. SG2.0355.21

Respetada Señora Ministra:

En atención al oficio citado en el asunto mediante el cual solicita a esta Entidad atender el cuestionario desarrollado para la Proposición 097, se procede a emitir respuesta en los siguientes términos:

CUESTIONARIO MINISTERIO DE TRANSPORTE:

“1. Por favor explique ¿por qué se hacen nuevas concesiones sobre peajes que ya cumplieron su fin al estar culminadas las obras para la cuales fueron instaladas las casetas?”

Sea lo primero indicar que el cobro de peajes tiene como objetivo la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, así como garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Así, el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, establece que para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación se “(...) *costrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.*”

No obstante, es oportuno precisar que las tarifas de peaje se integran en los Contratos de Concesión de APP como una de las fuentes que componen la retribución del Concesionario y en tal sentido, no solo pueden ser percibidas durante la ejecución de las obras, sino que deben ingresar al Proyecto para cumplir su finalidad, que consiste en pagar en su totalidad al Concesionario la ejecución de todas las obras, así como la operación y mantenimiento del Proyecto,

Conforme lo dicho, algunos Contratos incluyen peajes que han sido instalados con anterioridad al desarrollo del Proyecto, pero este recaudo se incorpora a los nuevos Contratos para el desarrollo de nuevas obras y la ejecución de la operación y mantenimiento de la infraestructura a su cargo, razón por la cual, no se estaría haciendo un cobro



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20212000120261



Fecha: 24-04-2021

por obras ya ejecutadas, en la medida que el alcance técnico pretendido es distinto a los Contratos u obras desarrollados.

“2. Cuando se van a instalar casetas de peajes en sectores mayormente rurales, ¿el estado contempla el impacto del sobre costo de los peajes en la comercialización de productos y en general en las afectaciones de los campesinos y del sector turismo como es el caso de los municipios de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa?”

Con relación, a la ubicación de nuevas casetas de peajes, la ANI tiene en cuenta el Manual de Diseño Geométrico del INVIAS que, en su numeral 8.3.5, establece que las intersecciones y las estructuras complementarias se indican con una ubicación directa sobre la carretera en los siguientes términos:

(...) “ 8.3.5.1. Con su ubicación directamente sobre la carretera

*En términos generales, su diseño, sin detrimento de las condiciones de funcionamiento estructural, debe ser lo más sencillo posible **y ofrecer la existencia de campos visuales amplios, evitando que surjan sitios de disminución aparente de la sección transversal.** Para el logro de lo anterior, **se ofrecen las siguientes recomendaciones:***

- *Es deseable que su diseño, además de destacar su aspecto propio, realce las condiciones estéticas de la carretera, de tal manera que el recorrido por esta genere condiciones agradables a los usuarios y, por supuesto, disminuyan el efecto de monotonía en los conductores.*
- ***En estructuras de servicios, como es el caso de paraderos y casetas de peaje, su diseño debe facilitar la ubicación de los usuarios dentro de las mismas, disminuyendo la probabilidad de entorpecimiento al flujo vehicular.***
- *En los casos donde se requieran pasos a desnivel, su paso inferior debe contar con un amplio campo visual propiciado por un diseño lo más simple posible de las partes del puente, recomendación que cobra mayor importancia para el caso de puentes de luces cortas”. (Subrayado y negrilla propio)*

Teniendo en cuenta lo anterior, la instalación de las estaciones de peaje se debe realizar en sitios con buenas condiciones de visibilidad y en áreas que permitan que los usuarios transiten a una velocidad adecuada, que el frenado no genere problemas de seguridad vial, por lo que normalmente son áreas con bajas pendientes longitudinales donde se pueda implantar el número de casetas requerido, de acuerdo con los niveles de servicio esperado para las proyecciones de tráfico realizadas.

Ahora bien, para obtener la expedición de la Resolución de peajes, se necesita cumplir con los requerimientos exigidos en la circular No. 20181400303461 del 03 de agosto de 2018 expedida por parte del Ministerio de Transporte (anexa a esta comunicación), en la cual se realiza un documento de Justificación de Peajes que lleva información general del proyecto como el estudio costo beneficio, fuentes de financiamiento, tarifas diferenciales, definición del esquema tarifario (caracterización, actualización e incremento), evaluación socioeconómica.

Cabe mencionar, que la entidad que aprueba la creación de nuevas estaciones de peajes en los proyectos a cargo de la ANI es el Ministerio de Transporte y lo hace a través de la expedición de una Resolución, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 6° del Decreto 087 de 2011, en el cual se establecen las funciones del Despacho del Ministro de Transporte y dentro de las cuales se encuentra la de:



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20212000120261



Fecha: 24-04-2021

“6.14. Emitir en su calidad de suprema autoridad del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, concepto previo vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, los departamentos distritos y municipios.”

“6.15. Establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transporte, excepto el aéreo”.

En el mismo sentido, es competencia de la Oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte

“(…) 9.8 Elaborar las propuestas para establecer fórmulas y criterios en materia tarifaria y de localización de las estaciones de peajes”.

Una vez se cuente con toda la documentación mencionada, los documentos son radicados ante el Ministerio de Transporte, para la expedición del concepto previo vinculante y la Resolución de peajes.

Por último debe mencionarse que no se tiene contemplada la instalación de nuevas estaciones de peaje adicionales a las existentes.

“3. Cuando se va a construir una vía, se determina un valor tanto para construirla como para su operación y mantenimiento. ¿Luego de haber sido terminada la construcción, por qué se asigna el mismo valor sólo para pagar la operación y el mantenimiento de la vía?”

En primer lugar, es preciso indicar que la ANI no cuenta con la supervisión de contratos de concesión que tengan como objeto exclusivamente la operación y mantenimiento de una infraestructura, sino que todos incluyen también un componente de construcción, rehabilitación o mejoramiento, encontrándose consignado el valor del contrato de concesión en la Parte Especial, siendo este el equivalente al valor de construcción y de la operación y mantenimiento durante el tiempo que dure la Concesión.

Ahora bien, tratándose de las etapas del contrato, se debe tener en cuenta que la estructura tarifaria desarrollada es resultado de los estudios integrales presentados por el Estructurador u Originador y las socializaciones realizadas durante la etapa de factibilidad del proyecto, los cuales sirven de soporte para la expedición de la resolución de peajes emitida por el Ministerio de Transporte.

En tal medida, dicho acto administrativo tiene en cuenta de manera integral el objeto del contrato, el alcance de las intervenciones (inversión y operación), la programación de las obras, las proyecciones de tráfico, las obligaciones mutuas de las partes, la distribución y valoración de los riesgos y la suficiencia para el pago de la retribución, determinándose igualmente los beneficios sociales y económicos a la comunidad en general que se ven reflejados en ahorros en tiempos de viaje, disminución en costos de operación vehicular y generación de empleo.

En este sentido, las tarifas se establecen de manera general en el plazo del proyecto, y no de manera independiente por etapas, no obstante, cabe indicar que en la mayoría de los casos en los que resulta necesario incrementar las tarifas de acuerdo con el análisis detallado anteriormente, se considera que el momento ideal para llevar a cabo



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20212000120261



Fecha: 24-04-2021

dichos incrementos, es la terminación de las obras contratadas, es decir, la suscripción del Acta de Terminación de cada Unidad Funcional, y en consecuencia los incrementos diferentes al ajuste por inflación ocurran en dicho momento y no antes, buscando que socialmente exista una mayor aceptación de las comunidades sobre los referidos ajustes.

“4. ¿Cuál es la distancia mínima entre peajes según las leyes actuales? ¿Se está respetando esa distancia en el caso de los peajes Niquía -Trapiche o Niquía-Cabildo?”

Con relación a la reglamentación de cuántos y cada cuántos kilómetros deben instalarse los peajes, hay que indicar que no existe normatividad alguna que regule cuáles deben ser las distancias mínimas que se tienen que guardar entre un peaje y otro.

Ahora bien, para obtener la expedición de la Resolución de peajes, se precisa el cumplimiento de los requerimientos exigidos en la circular expedida por parte del Ministerio de Transporte (anexa a esta comunicación), en la cual se realiza un documento de Justificación de Peajes que establece la información general del proyecto como el estudio beneficio costo, fuentes de financiamiento, tarifas diferenciales, definición del esquema tarifario (caracterización, actualización e incremento), evaluación socioeconómica de los beneficios que percibirán los usuarios con el proyecto.

Así las cosas, a pesar del incremento que se observa en la tarifa de peaje, dicho valor se ve reflejado en un ahorro de costos de operación vehicular, al contarse con una mejor infraestructura, en términos de seguridad (reducción de la accidentalidad y mortalidad), las reducciones en tiempo de desplazamiento, así como de emisiones de carbono al medio ambiente.

Dentro de los estudios técnicos que se adelantan se encuentran igualmente estudios de tráfico, el cual determina principalmente el Tráfico Promedio Diario (TPD) de una vía en un sector en particular, realizándose aforos o conteos a fin de determinar el origen y destino de los vehículos que transitan y la frecuencia de paso, toda esta información permite sustentar la ubicación de los peajes y el recaudo del mismo, estos elementos hacen parte del análisis financiero que permite determinar las condiciones económicas del contrato.

Siendo posteriormente, todos estos documentos radicados ante el Ministerio de Transporte, de acuerdo con el artículo 6° del Decreto 087 de 2011.

Por último, luego de referir los estudios técnicos necesarios para el establecimiento de la tarifa de peaje y la ubicación de este, mediante acto administrativo, toma en consideración argumentos técnicos, priorizando las condiciones de visibilidad, seguridad y accesibilidad de los vehículos, no existiendo actualmente una normativa que determine la distancia que deba existir entre un peaje y otro.

“5. Si se está pensando en la doble calzada será la vía a utilizar para desplazarse hacia la Costa Caribe, ¿Qué piensa el Ministerio de Transporte al argumento de Usuarios de ser mejor trasladarse en avión que utilizar las vías por el alto número de peajes y sus elevados costos”



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20212000120261



Fecha: 24-04-2021

En atención a esta pregunta es importante tener en cuenta que, de conformidad con el artículo 3º del Decreto 4165 de 2011, la ANI tiene por objeto:

“(…) planear coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada - APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo, dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación”.

Ahora bien, la ANI tiene concesionados proyectos en los modos Aeroportuario y Carretero para que los usuarios de estas concesiones determinen cuál de estos les favorece más en sus desplazamientos desde el departamento de Antioquia hacia el norte del país.

El Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) es el documento rector sobre el desarrollo de la infraestructura en Colombia y las ambiciosas metas de conectividad en el país en los modos aeroportuario, carretero, férreo y portuario. Este documento refiere que:

“Varios estudios empíricos demuestran que si Colombia tuviera una infraestructura vial moderna, eficiente, que descongestionara la red urbana y mejorara el acceso a las redes municipales, mejoraría su economía y tendría una participación más sólida en el nuevo escenario global. Pablo Roda (2015:50), por ejemplo, encuentra que las Olas 1, 2 y 3 de proyectos estructurados en la Cuarta Generación de concesiones (4G) por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) tienen una relación beneficio/costo promedio de 1,44. Los proyectos incluidos reducen los costos de transporte al aumentar la capacidad vial en segmentos críticos de congestión de la red”.

Sobre las concesiones de Cuarta Generación, de la cual hace parte el proyecto Vías del Nus, se destaca que:

“Los importantes avances logrados en el desarrollo de las concesiones de cuarta generación 4G, permiten al Estado colombiano contar con mejor experiencia para enfrentar los importantes retos del PMTI. El mayor conocimiento en la estructuración de proyectos, el diseño de contratos bancables e implementación de productos financieros innovadores facilitará la mitigación de riesgos, la vinculación de nuevos inversionistas y la canalización de importantes recursos al desarrollo de la nueva infraestructura”.

El objetivo de la Concesión Vías del Nus es conectar a Medellín de forma directa con el Puerto de Cartagena y el norte del país y el nordeste de Antioquia con la concesión de Ruta del Sol a través de Puerto Berrío, proyectando que se convierta en uno de los corredores viales más importantes del país. Con el desarrollo de esta obra, se va a lograr un ahorro de tiempo importante al contar con una velocidad de diseño de 80 km/h para las vías nuevas en doble calzada, los trabajos a realizar por esta concesión consisten en mejorar las características de la vía, y por ende obtener una velocidad de operación superior de la que hoy presenta.

Es importante realizar un análisis del papel de las vías en el desarrollo local de las comunidades, ya que si bien se estructuran proyectos lineales de largo recorrido que buscan unir nodos de desarrollo también es cierto que benefician a pequeños productores y diversos sectores en recorridos cortos donde no es posible acceder al servicio de aeropuerto o donde por las distancias, o tipo de producto, es mejor utilizar el modo carretero.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20212000120261



Fecha: 24-04-2021

En este sentido, se debe explorar la vía o la nueva infraestructura como un jalonador del desarrollo local que permita el asentamiento de industrias, clústers y nuevos enclaves productivos que utilicen la vía para su actividad comercial y que puedan generar plusvalía y nuevos empleos para el municipio donde se ubica la infraestructura.

Casos de éxito como la vía Briceño - Tunja - Sogamoso (Contrato BTS a cargo de la ANI) confirman que esos cambios en el uso del suelo en municipios de la sabana de Bogotá con ocasión de la construcción de la doble calzada han traído mejoras significativas a condiciones de los habitantes de los municipios como Tocancipá o Sesquilé que han cambiado su vocación para ampliar su portafolio de servicios extendiéndolo a turístico e incluso industrial gracias al proyecto de infraestructura a cargo de la ANI.

“6. ¿Existe una norma que regule que cuando se sobrepasa un determinado número de vehículos en la fila para el pago de peajes, se deba levantar la talanquera? ¿De existir la norma por qué no se cumple en los peajes Niquía, Trapiche y Cabildo si los usuarios denuncian tener trancones hasta de tres kilómetros en la vía de doble calzada?”

El contrato IP 001 de 2016 en sus apéndices técnicos 2 y 4 establecen el indicador de “cola de peaje”, el cual resulta aplicable una vez la infraestructura de la caseta de cobro, sea recibida por la sociedad Vías del Nus, debiendo señalar que la Interventoría realizará las mediciones de acumulación de vehículos en los carriles correspondientes a las estaciones de pago manuales y semiautomáticas, el tiempo de medición deberá ser como mínimo de cuatro (4) horas, durante las horas de mayor tráfico del mes en que se efectúa la medición, en cada sentido y en cada estación de peaje, siendo necesarias al menos 5 mediciones cada mes, en días representativos.

Así mismo, 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 encuentran en servicio, por un periodo igual o mayor a sesenta (60) minutos y en el caso en que el número de estaciones de pago en servicio fuere impar, éste se dividirá en dos y se tomará el resultado sin decimales

El incumplimiento de esta medición implica que la medición no ha obtenido el Valor Mínimo de Aceptación.

No obstante, No existe una norma legal o reglamentaria que establezca el deber de levantar las talanqueras cuando se sobrepasa un determinado número de vehículos en la fila para el pago de peajes.

No obstante, dado que las estaciones de peaje Niquía, Trapiche y Cabildo actualmente se encuentran administradas por la Gobernación de Antioquia, se dio el respectivo traslado para respuesta mediante radicado ANI No. 20213110110051 del 16 de abril de 2021, del cual se adjunta copia.

“7. ¿La sobretasa en la gasolina, los impuestos a los vehículos no son destinados a las vías? De ser así ¿por qué tienen que recurrir al recaudo de tarifas de peajes?”

Como se mencionó en la respuesta a la pregunta No.1, el recaudo de peajes tiene por objeto la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, así como garantizar su adecuado



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20212000120261



Fecha: 24-04-2021

mantenimiento, operación y desarrollo, de conformidad con el artículo 26 de la Ley 105 de 1993, además en relación con los contratos de viales de cuarta generación, el CONPES 3760 de 2013, refiere textualmente:

“Es importante mencionar que el desarrollo de obras de importante magnitud como las que se derivan del programa de cuarta generación de concesiones viales, requiere de un mecanismo de generación de ingresos propios de los proyectos, que principalmente se derivan de los ingresos de peaje, lo cual implica el pago por el uso de la infraestructura, para cubrir la construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura. Lo anterior implica que dentro de las estructuraciones se tienen previstas la instalación de nuevas casetas de peaje y en algunos casos el reajuste de tarifas en peajes existentes.”
(Subrayado fuera del texto inicial).

Lo anterior, con fundamento en que el objetivo de las Concesiones viales 4G es reducir la brecha en infraestructura y consolidar la red vial nacional a través de la conectividad continua y eficiente entre los centros de producción y de consumo con las principales zonas portuarias y con las zonas de frontera del país.

No obstante, debido a que la sobretasa a la gasolina es un tributo de las entidades territoriales, se dio el respectivo traslado para respuesta mediante radicado ANI No. 20213110110051 del 16 de abril de 2021, del cual se adjunta copia.

Quedamos atentos a cualquier aclaración e información adicional que sea requerida.

Cordialmente,

MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES
Presidente

Anexos: DOS (2) PDF

cc:

Consolidó: Carlos Alexander Vargas Guerrero – Ingeniero Apoyo Administrativo VGC / Dany Wilson Ortiz Roa - Asesor VE / Héctor Eduardo Vanegas Gamez – Ingeniero VPRE/ Antonio Maetxa Díaz – Asesor VJ.

VoBo: ALEX SAMUEL WILHER BAUTISTA, MARTHA LILIANA CASTELLANOS VELA, GERSAIN ALBERTO OSTOS GIRALDO, LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ (VGC), ALEXANDRA BAUTISTA BELTRAN, ANTONIO MAETXA DIAZ, FERNANDO AUGUSTO RAMIREZ LAGUADO (VICE), DIEGO ALEJANDRO MORALES SILVA (VICE), JAIRTON HABIT DIEZ DIAZ, CARLOS ALBERTO TAPICHA FALLA, CARLOS ALEXANDER VARGAS GUERRERO 1, DANY WILSON ORTIZ ROA 1, DIANA CECILIA CARDONA RESTREPO (VICE), Ernesto Ort?z D?az, HECTOR EDUARDO VANEGAS GAMEZ, LILIANA PAREDES RAMIREZ, NATALIA FERNANDA ENRIQUEZ RUANO, María Fernanda Arevalo Parra, ADRIANA URREA ZABALA, GLORIA INES CARDONA BOTERO (GERENTE)

Nro Rad Padre: 20214090418242

Nro Borrador: 20212000023429

GADF-F-012

