



Medellín, 27/04/2021

GDC-162-2021

Doctor

**JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO**

Secretario General

Congreso de la República de Colombia

Cámara de Representantes

Doctor

**GERMAN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ**

Presidente Cámara de Representantes

Congreso de la República de Colombia

Asunto: Respuesta a su comunicación N° 2021010134100. Anexo 2 Proposición No 97 del 16 de marzo de 2021.

Cordial saludo,

Mediante la presente comunicación damos respuesta a cada una de las preguntas formuladas en la proposición del asunto y que hacen parte del cuestionario para el Secretario Regional y Sectorial de Infraestructura, Hábitat y Sostenibilidad (SERES), con relación al proyecto Desarrollo Vial del Aburrá Norte.

- 1. Por favor indicar la razón por la cual después de un recaudo por Sobretasa de Alumbrado Público superior a \$9.723.105.000 (dato de 2019) y con 45 kilómetros en doble calzada, hoy todavía se tienen 12 kilómetros sin alumbrado público en el tramo Hatillo – Pradera y otro tanto en la vía por Girardota entre Hatillo y la cabecera municipal de Barbosa o vía vieja. ¿Se van a ejecutar las obras en la vigencia de esta concesión?**

**Respuesta:** El recaudo por concepto de sobretasa de iluminación establecida para realizar la construcción de la infraestructura de iluminación del Solla – Niquia - Hatillo, puentes peatonales, intercambio vial del municipio de Girardota y Hatillo; asciende a \$ 11.194.576.554, corte a marzo de 2021.

Es importante resaltar, las inversiones realizadas para la construcción de la infraestructura de iluminación del tramo Solla – Niquia - Hatillo, puentes peatonales, intercambio vial de Girardota y Hatillo está estimado en por



SC4887-1



\$6.265.841.783 más una inversión valorada en \$19.680.462.049 (\$25.946.303.832) por concepto de mantenimiento, operación, vigilancia, reposición y pago mensual del consumo de energía desde su instalación a la fecha corte de la presente comunicación. Lo anterior evidencia que el valor recaudado por sobretasa de iluminación es inferior a las inversiones y costos de esta, por ende, se han utilizado otras fuentes de financiación del contrato de concesión.

Para el caso específico de la doble calzada Barbosa Pradera y para las vías alternas incluidas en el Contrato de Concesión Acevedo Copacabana, Girardota Hatillo y Hatillo Barbosa, no se incluyó dentro de la estructuración del proyecto ni del modelo financiero la infraestructura de iluminación.

**2. Por favor nos indica si se ejecutará la obra inconclusa de la ruta de Ciclocaminabilidad en el tramo Hatillo – Segunda entrada de Barbosa.**

**Respuesta:** El contrato de concesión N°97-CO-20-1738 contempló dentro su objeto el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la ciclocaminabilidad entre Niquía – Hatillo paralela a la calzada sentido Norte – Sur; Para el tramo Hatillo – Barbosa, no se encuentra dentro del alcance del contrato de concesión la construcción de la ciclocaminabilidad.

**3. Indique el año exacto en el que se hizo el cierre financiero de la obra específicamente para el tramo Barbosa – Pradera y en general para la obra Solla –Pradera.**

**Respuesta:** Es importante aclarar que el cierre financiero de obras de infraestructura vial que se ejecutan en el marco de contratos de concesión hace alusión al compromiso de las partes involucradas en el contrato y, en las fuentes de financiamiento de fondos que permitan cubrir el Capex y Opex del desarrollo integral del proyecto en su integralidad, esto es; desde su etapa de Estudios y diseños, etapa preconstructiva, constructiva y operación y mantenimiento bajo unos estándares de calidad y servicio que debe garantizar el concesionario 24 horas, 7 días a la semana, los 365 días del año.

El cierre financiero sucede cuando concurren unos compromisos en firme por parte de(l) un(os) financiador(es) para prestar los recursos requeridos para materializar el proyecto, ó como lo indica la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI<sup>1</sup>, *Es la consecución de un monto mínimo de Recursos de Deuda para el Proyecto, en los términos y condiciones señalados en el contrato.*

Para el caso del proyecto Desarrollo Vial del Aburrá Norte se tiene que el cierre financiero en el contrato de concesión N°97-CO-20-1738, estuvo dado en la firma de cada uno de los Otrosís que generaron cada una de las modificaciones al modelo financiero del contrato de concesión; es decir, en los cuales en las fuentes de

<sup>1</sup> <https://www.ani.gov.co/glosario/cierre-financiero>



SC4887-1



financiación del proyecto (ingreso por el recaudo de peajes, aportes de los concedentes, capital de riesgo aportado por el concesionario, valorización, y créditos con entidades bancarias) alcanzan a cubrir los costos de la infraestructura construida, operada y mantenida, así como el retorno a la inversión del capital invertido por el concesionario.

**4. Al estar haciendo recaudo de tarifa plena en el peaje de apoyo de Cabildo, en la vía terciaria que en parte cubija al municipio de Girardota y en otra al municipio de Barbosa ¿por qué no se ha hecho mantenimiento a esa vía por parte de la concesión? Además, indique por favor ¿Cuándo se haría la reparación de la misma?**

**Respuesta:** El proyecto Desarrollo Vial del Aburra Norte contempla como una de las fuentes de financiación el recaudo de las estaciones de peaje Niquia, Trapiche y Cabildo, existe un puesto de control desde la vía concesionada, esto es, Girardota - Cabildo, a la vía veredal, solicitado por la misma comunidad ya que esta vía veredal es utilizada para eludir el pago de la estación de peaje Cabildo, por lo que este tránsito de vehículos la ha deteriorado.

Es de aclarar que este punto de control no es una estación de peaje, allí se solicita a los vehículos el ticket de comprobante de pago de la estación Cabildo, de no portarlo se proceder a solicitar el pago de la tarifa de peaje; sin embargo, es importante hacer la salvedad que los habitantes del sector no realizan pago alguno en este puesto de control.

Ahora bien, en relación con el estado de la vía, se han realizado diferentes análisis jurídicos en el marco del contrato de concesión y, por no ser parte del alcance del contrato de concesión N°97-CO-20-1738 no puede realizar la intervención de la misma.

Conscientes de la situación, por parte de la secretaria de infraestructura física del departamento, se han realizado análisis de diferentes alternativas de intervención que permitan restituir el estado de la vía, para lo cual en conjunto con la comunidad se viabilizó la opción de intervenir este corredor vial con material de fresado y maquinaria amarilla de la gobernación de Antioquia en los puntos donde presenta mayor afectación como mitigación provisional, mientras se tramita por parte del municipio de Barbosa el proyecto para placa huellas como solución definitiva.

**5. ¿Bajo qué argumento se priorizó hacer obras complementarias a la doble calzada y se dejaron por fuera obra que sí hacen parte de la misma?**

**Respuesta:** Partiendo desde la necesidad de conectividad en el proyecto Desarrollo Vial del Aburrá Norte y teniendo en cuenta las condiciones favorables de tráfico a lo largo de la ejecución del proyecto, se evidenció la



SC4887-1



necesidad de dar solución a la movilidad causada por el alto tráfico vehicular y el desarrollo comercial y urbanístico de los municipios en los cuales tiene influencia el proyecto, por esto se consideró necesario la ejecución de obras complementarias o accesorias, que mejoraran las condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad del corredor vial y por lo tanto la competitividad de la región; es por esto que, mediante el Otrosí N°23 al contrato de concesión se diseñaron diferentes obras necesarias para el norte del Valle de Aburra.

Luego de conocer los recursos disponibles para inversión resultantes de la modelación financiera de tráfico y el recaudo en las estaciones de peaje Niquía, Trapiche y Cabildo se priorizaron las obras que más impacto tendrían desde el punto de vista de conectividad requeridas para el proyecto, es así como se materializó mediante Otrosí N°25 al contrato de concesión, la ejecución de las obras que actualmente se ejecutan, esto es: Intercambio Vial La Seca (Fase III), Regional Oriental en el municipio de Bello (Fase II) y sistema vial en el municipio de Copacabana (Fase IV).

**6. ¿Por qué no se hicieron Puentes Peatonales en el municipio de Barbosa para las comunidades de bajos recursos y estudiantes que tienen que atravesar la Doble Calzada para desplazarse a la Cabecera Municipal, máxime si fue este municipio el que pago el costo más alto en la tarifa de peajes y además asumió un doble cobro de valorización?**

**Respuesta:** La Secretaría de Infraestructura Física del Departamento de Antioquia quien tiene a cargo la Subsecretaría de Proyectos Estratégicos, Concesiones y APP, es consciente de la necesidad de realizar estructuras que permitan el paso seguro de quienes usan el corredor vial para su conectividad peatonal. En este aspecto es importante resaltar que en el marco de la estructuración del estudio de impacto ambiental - EIA, presentado ante la autoridad ambiental competente Agencia Nacional de Licencias ambientales ANLA, en medio del trámite de licenciamiento ambiental del proyecto, se contempló todo el análisis de la densidad poblacional y la dinámica de movilidad de estos para con su entorno cercano, en este orden de ideas se materializa la necesidad de construir en ciertos puntos estratégicos los puentes peatonales que, según estudios técnicos, sociales, económicos y demográficos eran requeridos para el alcance de proyecto.

Así es como el proyecto Desarrollo Vial de Aburra Norte contempla pasos peatonales a nivel y a desnivel en el tramo Hatillo – Barbosa - Pradera, los cuales fueron aprobados por la Autoridad Ambiental.

Ahora bien, somos conscientes que la dinámica poblacional viene evolucionando y se ha evidenciado por parte de la comunidad la necesidad de construir otros puentes peatonales en algunos puntos del corredor vial existente; ante esta necesidad se planteó un plan de trabajo que permita revisar la necesidad de instalación de los mismos, para esto se programará visita técnica entre el equipo social y directivo de esta subsecretaría y los líderes sociales que motivan esta necesidad.



SC4887-1



Ante el plan de trabajo planteado es importante hacer la salvedad que, el proyecto se encuentra en su etapa de reversión, cuya fecha máxima de entrega a la agencia nacional de infraestructura ANI y esta a su vez a Vías Del Nus VINUS S.A.S, se estima sea, el 01 de agosto del año en curso, por lo que los estudios de movilidad requeridos para analizar o no la pertinencia de instalación, diseños, presupuesto, construcción y viabilidad ante la autoridad ambiental competente tendrá que ser analizado por la concesión que tenga a su cargo el corredor vial en el mes de agosto, esto es, Vías del Nus - VINUS.

**7. Si el beneficio de la vía es para Antioquia, por qué no se hizo cobro de Valorización por BENEFICIO INDIRECTO a todos los municipios del Área Metropolitana para financiar la obra, en cambio sí se hizo doble cobro por este concepto al municipio de Barbosa por supuesto BENEFICIO DIRECTO E INDIRECTO.**

**Respuesta:** La valorización es un gravamen de carácter real que grava la propiedad inmueble y no a las personas. El cobro de la contribución busca recuperar el beneficio recibido por la propiedad inmueble a raíz de la ejecución de un proyecto de interés público, por lo que para cada proyecto se determina una zona de influencia definida en el Estatuto de Valorización como: la extensión territorial hasta cuyos límites lleguen realmente los efectos del beneficio estimado de una obra de interés público en forma directa o refleja, la cual deberá definirse al producirse el acto administrativo que distribuye las contribuciones.

Bajo este criterio la zona de influencia en ningún momento podría abarcar todos los municipios del Área Metropolitana, pues no es posible la determinación de dichos beneficios.

Para la obra “Doble Calzada Bello – El Hatillo”, se tuvo una zona de influencia de 17.191 Hectáreas en la cual se incluían predios beneficiados directamente por la obra correspondientes a los municipios de Bello, Copacabana, Girardota, y a las veredas del Municipio de Barbosa, Tablazo, La lomita, el Hatillo que por su ubicación tienen un beneficio directo, así como la vereda Filo verde, donde está ubicado el Parque de las Aguas, ubicado al frente del proyecto.

La zona de influencia incluyó predios con beneficio indirecto de veredas del municipio de Barbosa ubicadas posterior al km final de la Doble Calzada Bello Hatillo.

En total fueron gravados 41.163 propietarios y /o poseedores de 12.597 predios rurales y 21.820 predios urbanos para un monto distribuido de 37. 500.millones de pesos equivalentes al 9% de un costo estimado del proyecto para el año 2005, de 340.000 millones de pesos,

Para la obra Doble Calzada Hatillo Barbosa Pradera, se tuvo una zona de influencia de treinta y ocho mil trescientos ochenta y siete (38.387) Hectáreas, en la cual se incluían predios beneficiados directamente por la obra correspondientes al municipio de Barbosa, e indirectamente a los municipios de Donmatías, Santa Rosa



SC4887-1



de Osos, Santo Domingo, Yolombó y Gómez Plata, que por su ubicación se benefician con la ejecución de la obra, cumpliendo con la definición de zona de influencia.

En total fueron gravados 13.804 propietarios de 12.982 predios. La cifra distribuida fue de Cuarenta y cuatro mil doscientos treinta y ocho millones cuatrocientos veintidós mil ochocientos noventa pesos (\$44.238.422.890), que para el momento de la Resolución distribuidora correspondía a un 10% de la inversión en la obra.

Las zonas de influencia de cada uno de los proyectos se encuentran descritas, delimitadas y justificadas en los estudios de Factibilidad para el cobro de las contribuciones de Valorización y definidas en las resoluciones distribuidoras 0707 del 25 de enero de 2005 para el proyecto Bello Hatillo y 120105 del 04 de agosto de 2014 para el proyecto Hatillo Barbosa Pradera.

**8. Por los dos cobros de Valorización en los años 2005 y 2014 hay un recaudo pendiente de \$10.516.729.120 de los cuales están en cobro coactivo \$8.485.424.202 (datos al 2019). ¿Si el Ingreso Esperado se anticipó en el tiempo y se permitió destinar recursos por el recaudo para obras adicionales, realmente fue necesario el segundo cobro por valorización al municipio de Barbosa? ¿Se incurrió en una falta al Principio de Planeación al hacer el segundo cobro, esto si se tiene en cuenta que la obra se pagó y permitió hacer obras adicionales como el Intercambio Vial La Seca con un costo inicial de \$105.659.000.000 el cual se está financiando en su totalidad con el dinero que arroja el recaudo de los peajes?**

**Respuesta:** El proyecto Desarrollo Vial Aburra Norte contempla diversas fuentes de financiación, una de las cuales es la contribución del mecanismo de valorización, adicionalmente se cuenta con el ingreso de los dineros provenientes del recaudo de peaje concesionados, aportes de los Concedentes, aportes de capital de riesgo por parte del concesionario y créditos otorgados por entidades bancarias.

Sin embargo, en el transcurso de la ejecución del contrato de concesión y debido a un óptimo comportamiento del tráfico histórico del proyecto que superaba el tráfico estimado del modelo financiero del contrato se evidenció la oportunidad de aprovechar el ingreso adicional al proyecto Desarrollo Vial del Aburra Norte sin ampliar el plazo al contrato - como una de las fuentes de financiación del proyecto - para la ejecución de obras complementarias de gran importancia para el Área Metropolitana, El Departamento y el país, en el marco del contrato de concesión.

En este sentido se aclara lo siguiente:

- Para la ejecución del proyecto Desarrollo Vial del Aburra Norte se requirió de unas fuentes de financiación para garantizar el cierre financiero del proyecto, entre las cuales se encuentran: ingreso por recaudo de peajes Niquía, Trapiche y Cabildo y aportes de los Concedentes, fuentes que hacían



SC4887-1





parte del Ingreso Esperado del proyecto; además se tienen otras fuentes tales como capital de riesgo aportado por el Concesionario, recursos por valorización y crédito con entidades bancarias. Dichas fuentes respetando el principio de planeación y como garantía de la ejecución del proyecto. En relación con el recaudo por valorización el valor establecido para el cierre financiero en la estructuración financiera del contrato es el valor emitido por el acto administrativo que derrama este gravamen.

- El concepto de ingreso esperado resultó ser uno de los cambios más significativos para la estructuración financiera del contrato de concesión, el cual consiste en el total de ingresos en pesos constantes al inicio del contrato de concesión, de acuerdo con la estructuración financiera del proyecto, que el Concesionario espera recibir durante el término del proyecto por las inversiones realizadas en estudios y diseños, construcción, operación, mantenimiento, administración y financiación del alcance previsto en el marco del contrato. Para el proyecto Desarrollo Vial del Aburra Norte la incorporación del Ingreso Esperado como mecanismo de retribución a la inversión permitió que el riesgo de tráfico estuviera a cargo del Concesionario; es decir, en este caso el mayor tráfico que circuló a lo largo del corredor vial permitió disponer de mayores por recaudo de peajes para la ejecución de obras complementarias necesarias para el proyecto.

Lo anterior, se configura en el marco legal y la normatividad vigente, observando precisamente el principio de planeación.

**9. Por qué insisten en catalogar la vía de la doble calzada Bello – Pradera en dos obras con dos Ordenanzas diferentes, si realmente se trata de un solo proyecto, bajo un solo contrato.**

**Respuesta:** Las obras “Doble Calzada Bello – El Hatillo” y “Doble Calzada Hatillo – Barbosa – Pradera”, corresponden a dos proyectos diferentes, a continuación, se detalla la información para cada una de ellas en particular frente al cobro de Valorización.

**PROYECTO: DOBLE CALZADA BELLO EL HATILLO:** Decretado por el sistema de la contribución de Valorización mediante la Ordenanza 01 de 1997, de la Honorable Asamblea Departamental, y tal como lo expresa dicha ordenanza se refiere al Desarrollo Vial del Aburra Norte, Doble Calzada Bello - El Hatillo. Lo anterior corresponde a la vía entre el Municipio de Bello (Niquia), y el punto denominado el Hatillo en el Municipio de Barbosa como kilómetro final.

La Distribución de contribuciones se realizó mediante la Resolución 0707 del 25 de enero de 2005, por medio de la cual se distribuyeron las Contribuciones de Valorización con motivo del Proyecto de Desarrollo Vial Aburra Norte "DOBLE CALZADA BELLO – EL HATILLO", determinando las contribuciones individuales de los bienes inmuebles ubicados en la zona de influencia de la obra que comprendía 17.191 hectáreas correspondientes a los municipios de Bello, Copacabana, Girardota, Barbosa.



SC4887-1



El proyecto se ejecutó sobre la vía existente que fue transferida por parte de la Nación mediante un contrato interadministrativo de 1996.

**PROYECTO: DOBLE CALZADA HATILLO BARBOSA PRADERA:** El proyecto "DOBLE CALZADA HATILLO – BARBOSA - PRADERA", fue decretado mediante la Ordenanza 27 de 2010, de la Honorable Asamblea Departamental de Antioquia.

Este proyecto corresponde a una apertura, es una vía diseñada sobre predios del territorio del municipio de Barbosa de propiedad de propietarios particulares adquiridos por el departamento de Antioquia para su ejecución.

La Distribución de contribuciones se realizó mediante la Resolución 120105 del 04 de agosto de 2014 por medio de la cual se distribuyeron las Contribuciones de Valorización con motivo del ,Proyecto de Desarrollo Vial Aburrá Norte "DOBLE CALZADA HATILLO BARBOSA PRADERA", determinando las contribuciones individuales de los bienes inmuebles ubicados en la zona de influencia de la obra que comprendía un área treinta y ocho mil trescientas ochenta y siete (38.387) hectáreas, correspondientes a los municipios de Barbosa Donmatías, Santa Rosa de Osos, Santo Domingo, Yolombó y Gómez Plata.

**10. ¿Se hicieron consultas previas con la comunidad sobre extensiones de plazos en la permanencia de los peajes? En el caso de tener Acta de Acuerdo con la comunidad, favor adjuntar copias, sólo por este concepto.**

**Respuesta:** Desde la estructuración del contrato de concesión N°97-CO-20-1738, se tiene previsto el recaudo en las estaciones de peaje concesionadas para financiar las obras que hacen parte del contrato hasta su reversión, esto es 01 de agosto del 2021, los alcances progresivos u obras complementarias se priorizaron como soluciones de movilidad necesarios para la conectividad y competitividad de la subregión del norte de cara al desarrollo regional y nacional.

**11. ¿Cuáles han sido los beneficios otorgados a la población vulnerable del municipio de Barbosa y las veredas de Girardota: ¿San Andrés, La Palma y Cabildo aledaña a los peajes Trapiche y Cabildo? Favor excluir beneficios que no estén relacionados con la pregunta concreta.**

**Respuesta:** Los proyectos de infraestructura física, tienen un fuerte impacto social, ambiental y económico en la comunidad, no solo a nivel de la competitividad económica del país, sino también micro impactos en la calidad de vida de la población vulnerable como también sobre los habitantes de la zona de influencia directa del proyecto; es por esto, que el proyecto Desarrollo Vial del Aburra Norte cuenta con una Licencia Ambiental, la cual permite optimizar los impactos positivos y mitigar aquellos categorizados como negativos , a través de



SC4887-1





unas obligaciones dadas por las autoridades ambientales (ANLA, Corantioquia) y que son a través de estos requerimientos ambientales que se ejecutan las obras para el beneficio de la comunidad entre las que se encuentran:

### Obras Realizadas por el Proyecto en el Municipio de Barbosa

- Construcción de 4 km en doble calzada desde la vereda Filoverde hasta el Intercambio el Hatillo.
- Construcción del Intercambio el Hatillo.
- Construcción de 9 km en doble calzada desde el Intercambio el Hatillo hasta Barbosa (sector Colkim).
- Construcción de 12.1 km en doble calzada desde Barbosa (sector Colkim) hasta Pradera.
- Mantenimiento Rutinario sobre las vías alternas Cabildo – Hatillo, Hatillo –Barbosa y la vía Hatillo – Donmatias, este tramo en jurisdicción del municipio de Barbosa.
- Reparación puente Vereda Isaza.
- Sendero peatonal y box culvert vehicular y peatonal Vereda Isaza.
- Conexión accesos veredales con la doble calzada desde la vereda Filoverde hasta sector Popalito.
- Rehabilitación y refuerzo de los puentes sobre el río Medellín, la vía férrea sector Colkim, puente Yarumito, y puente vehicular Popalito.
- Empalme doble calzada Hatillo – Barbosa ruta 62.
- Infraestructura de iluminación desde la Vereda Filoverde ingresando por el sector de Colkim hasta empalmar con la glorieta de la ruta 62 del tramo Hatillo - Barbosa.
- Reasentamiento de 30 unidades sociales (el Porvenir).
- Estabilización fallo K7+300 sector el Porvenir.
- Estabilización fallo Yarumito – Barbosa.
- Prioridad para la mano de obra calificada y no calificada superando el 60% de con participación de habitantes de la zona de influencia directa del proyecto

**12. Si en el Otrosí No 3 página 14 se especifica los vehículos de los habitantes de Barbosa y de las veredas San Andrés, La Palma y Cabildo aledañas al municipio de Girardota, estarán exentos del pago de peaje en cualquiera de las estaciones de recaudo indicadas en el otrosí No 3, al contrato de concesión No 97-CO-20-1738, por favor indique por qué se tienen más de la mitad de los permisos otorgados a personas o empresas no contempladas en el acuerdo de 05/05/2001 y en el mencionado otrosí.**

**Respuesta:** En cumplimiento de dicho Otrosí se han otorgado beneficio a los habitantes de las veredas mencionadas, así mismo se da un estricto cumplimiento de los requisitos exigidos para otorgar el beneficio, es por esto que por intermedio de auditorias permanentes se revisan nuevamente los beneficiarios de manera aleatoria, o beneficiarios sobre los cuales se solicita una revisión puntual por presunto incumplimiento a los requisitos, respetando en todo caso el debido proceso.



SC4887-1



En los archivos de la Secretaria de Infraestructura Física no reposan ninguna comunicación que evidencie alguna anomalía en el otorgamiento de beneficios o solicitud de retiro de beneficio por el no cumplimiento de los requisitos.

**13. Según el Acta de Concertación del 05/05/2001 se pacta con la comunidad el cobro de valorización social y el cobro del peaje Trapiche a cambio de excluir DEFINITIVAMENTE y a PERPETUIDAD a la totalidad de los vehículos de los habitantes del municipio de Barbosa y los de las demás veredas de Girardota aledañas al peaje, pero este acuerdo fue roto por el estado según Acta de Reunión de Concedentes del 03/10/2012 cuando se decide CONGELAR LA APROBACIÓN DE EXENCIONES DE PEAJE, desconociendo lo pactado, además de haber quitado el permiso a muchas personas a lo largo de los años. ¿Se faltó al Principio de Confianza Legítima al incumplir este acuerdo?**

**Respuesta:** Fue un hecho notorio que para el año 1999, cuando se intentó recaudar el peaje en el sitio de Niquía, la comunidad se opuso y se presentaron dificultades de orden público, generando grandes desfases económicos al proyecto Desarrollo Vial del Aburrá Norte.

Sin embargo, luego de un profundo análisis técnico, jurídico y financiero por parte de las entidades concedentes se llegó a la conclusión que era más costoso no ejecutar el proyecto que hacerlo, y es así como se inició una etapa de acercamiento con la comunidad, llegando a unas posibilidades de exención del recaudo de peaje, siempre y cuando se pudiera negociar con la Concesionaria Hatovial S.A.S.

Por lo anterior, y en relación con el acercamiento con la comunidad, los representantes de los habitantes del Norte del Valle de Aburrá enviaron el 5 de mayo del 2001, una comunicación dirigida a los doctores Guillermo Gaviria Correa Gobernador de Antioquia y el doctor Omar Hoyos Agudelo, Gerente del Área Metropolitana del Valle de Aburra, donde aceptaban la valorización social y el recaudo del peaje en el sitio El Trapiche (Girardota), que se cobrara a los usuarios de la vía con exención a los vehículos de los habitantes de los municipios de Barbosa y las veredas de Girardota aledañas al peaje.

**TENIENDO DICHO DOCUMENTO EL ALCANCE DE UNA MANIFESTACIÓN DE VOLUNTAD DE LA COMUNIDAD DEL NORTE DEL VALLE DEL ABURRA ASI:**

*“6. Aceptamos que además de la financiación mencionada – aportes de la Nación y Valorización social-, sea recaudado una tasa de peaje en el trayecto de la obra- instalando la caseta en el sitio El Trapiche (Girardota), que se cobrara a los usuarios de la vía.*

Como consecuencia de lo anterior, luego de la comunicación enviada por los habitantes de la comunidad, los Concedentes incorporaron al Contrato de Concesión mediante el otrosí No. 3 la reglamentación para los



SC4887-1



exentos, lo que origino el acta de acuerdo entre Concedentes y Concesionario que contiene los requisitos exigidos para el beneficio de exención, en donde no se establece que el beneficio sea a perpetuidad.

Es así como el 30 de mayo de 2002 se suscribió el otrosí No. 3 al Contrato de Concesión No. 97-CO-20-1738, denominado Desarrollo Vial del Aburrá Norte, en donde se plasmó en el párrafo tercero de la cláusula sexta “VEHICULOS EXENTOS DE PAGO DE PEAJE”

Que las partes convinieron en el precitado otrosí, que los vehículos de los habitantes de Barbosa y de las veredas San Andrés, La Palma y Cabildo aledañas al municipio de Girardota, estarán exentos del pago de peaje en cualquiera de las estaciones de recaudo indicadas en el otrosí No. 3, al contrato de Concesión No. 97- CO-20-1738.

El Proyecto Desarrollo Vial del Aburrá Norte otorgó un beneficio de exención de pago de peaje en las estaciones Trapiche y Cabildo para los vehículos propiedad de los habitantes de los municipios de Girardota, Barbosa y Don Matías, el cual se fundamentaba en un Acta de Acuerdo suscrita el 25 de septiembre de 2003, relacionada con vehículos exentos de pago de peaje la cual en su tenor dice: *“ACTA DE ACUERDO ENTRE LAS PARTES EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN NUMERO 97-CO-20-1738, DENOMINADO “DESARROLLO VIAL DEL ABURRA NORTE”, CELEBRADO ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA, EL AREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRA Y HATOVIAL S.A.”*. Teniendo en cuenta que este es un proyecto ejecutado por el sistema de concesión, que responde y se ejecuta de acuerdo con un modelo financiero que regula el contrato en condiciones muy particulares, sin embargo, se actuó de buena voluntad por parte de los Concedentes y el Concesionario al suscribir la misma.

Con base en lo anterior, y para acceder al beneficio, los usuarios debieron cumplir con unos requisitos exigidos en el acta ya mencionada, la cual aplica solo para vehículos particulares de propiedad de habitantes de los municipios de Girardota, Barbosa y Don Matías, y para los vehículos de servicio público automotor de pasajeros afiliados a empresas del Norte del Valle de Aburrá.

Así mismo desde diciembre del año 2012, se divulgó por diferentes medios de comunicación, prensa, radio, volantes entregados en las estaciones de peaje Trapiche y Cabildo, informándoles sobre el proceso de modernización de los peajes. Igualmente, se dio a conocer desde el 17 de diciembre de 2012, que no se entregarían nuevas exenciones del peaje, y se respetarían las exenciones vigentes hasta la fecha y que solo después del 17 de junio de 2013, se podrían tramitar exenciones para los usuarios beneficiarios que cambien su vehículo, por lo tanto, no se entregarían nuevas exenciones. Es de anotar, que el beneficio es personal e intransferible.

Es de anotar que las exenciones ya otorgadas desde el año 2003 a diciembre de 2012, obedecieron a unas condiciones diferentes a las que cuenta actualmente el Contrato de Concesión, es por esto que hoy se realizan



SC4887-1



actividades de operación, mantenimiento rutinario y cada año se realiza la demarcación de todos los elementos existentes de la vía, además permanentemente se ejecutan labores de limpieza de obras hidráulicas, señalización y rocería a las zonas verdes; y se prestan los servicios de grúa, ambulancia e Inspector vial y línea de atención al usuario (emergencias) durante las 24 horas del día los 365 días del año, no solo para la doble calzada sino también en las vías alternas Acevedo – Copacabana, Girardota – Hatillo – Hatillo – Barbosa y Hatillo – Donmatías – Hoyo Rico, así mismo se tiene 33 kilómetros en doble calzada desde Solla al municipio de Barbosa, tramo totalmente iluminado y en operación 12.1 kilómetros en doble calzada desde Barbosa hasta Pradera.

La medida de no otorgar exenciones a usuarios nuevos está fundamentada en la decisión tomada por las entidades Concedentes (Departamento de Antioquia y Área Metropolitana del Valle de Aburrá) en Junta de Concedentes del Desarrollo Vial del Aburrá Norte, llevada a cabo el 28 de noviembre de 2012, lo anterior, en consideración al alto crecimiento del número de exentos que está afectando los ingresos del proyecto y con ello el modelo financiero que regula el Contrato de Concesión, teniendo como sustento legal lo estipulado por las leyes y normas que regulan la materia, como la Ley 105 de 1993, modificada por la Ley 787 de 2002.

**14. Teniendo en cuenta que Ustedes han tenido reclamos de la comunidad por perjuicios de los peajes como lo son paros en los años 1999 y 2001, los casi 400 derechos de petición, las Tutelas, marchas pacíficas del 28/12/2019 y 06/01/2020, una petición virtual firmada por más de 10.000 personas y debidamente radicada a ustedes, un Pliego de Peticiones con 552 folios que entregó el Comité Integral no más peajes el día 18/11/2019 a la Doctora María Eugenia Ramírez Ex Secretaria de Gobierno y después de haber tenido con ustedes varias mesas de trabajo ¿considera Usted todo lo anterior como suficiente prueba para dar como conocido el hecho de que la comunidad reclama por la afectación de los peajes?**

**Respuesta:** En atención a esta inquietud, le informamos que se están realizando mesas de trabajo con la participación de representantes de la comunidad, la Secretaría de Infraestructura Física y la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, donde se están analizando diferentes alternativas que busquen el equilibrio social y económico necesario para dar continuidad al desarrollo de la subregión del norte, entendiendo la importancia que trae consigo una infraestructura vial de punta que permita el desarrollo y competitividad de los municipios de cara al relacionamiento intersectorial, departamental y nacional.

**15. ¿Se puede decir que se respetó el Principio de Planeación en la Concesión Gobernación de Antioquia y Área Metropolitana – Hatovial si el contrato inicial esta modificado por 30 Otrosies en una vigencia de 20 años?**

**Respuesta:** El contrato de concesión N°97-CO-20-1738 - proyecto Desarrollo Vial del Aburra Norte, es un contrato de primera generación que ha ido modificándose conforme los avances en materia de contratación de



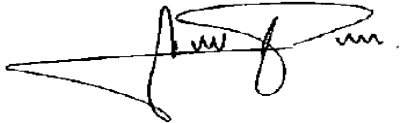
SC4887-1



infraestructura vial en sus diversas generaciones, atendiendo las necesidades propias de las obras que se ejecutan bajo esta modalidad. De acuerdo a lo anterior se evidencia la necesidad de modificar el contrato de concesión respetando la normatividad vigente y los principios de la contratación estatal, buscando con ellos el cumplimiento de los fines del estado y la entrega de una infraestructura vial adecuada.




Esta respuesta se envía al correo indicado por su despacho, email [secretaria.general@camara.gov.co](mailto:secretaria.general@camara.gov.co)

Cordialmente,



**JUAN PABLO LÓPEZ CORTÉS**

Secretario Regional y Sectorial SERES de Infraestructura, Hábitat y Sostenibilidad  
Gobernación de Antioquia

Elaboró Alejandro Montoya Ortiz Supervisor Financiero Contrato de Concesión: No 97-CO-20-1738	Firma 	Revisó Catalina Vélez Vargas Directora Operativa – Subsecretaría Proyectos Estratégicos, Concesiones y APP	Firma 
Revisó Juan Camilo Giraldo Supervisor Jurídico Contrato de Concesión: No 97-CO-20-1738	Firma 	Aprobó Santiago Sierra Latorre Secretario de infraestructura Física	Firma



SC4887-1