



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20211080400381



27-04-2021

Bogotá D.C.,

Doctor:

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

Secretario General

CÁMARA DE REPRESENTANTES

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Carrera 7 no 8 – 68

Email: secretaria.general@camara.gov.co

Asunto: Respuesta Proposición 097

Respetado Secretario General,

En atención a los cuestionarios remitidos a este Despacho conforme a la proposición No. 097 "DEBATE DE CONTROL POLITICO - RETIRO DE LOS PEAJES NIQUIA, TRAPICHE Y CABILDO" presentada por los Honorables Representantes, doctores JHON JAIRO ROLDAN AVENDAÑO, JOHN JAIRO BERMUDEZ GARCES, MAURICIO PARODI DIAZ, NIDIA MARCELA OSORIO SALGADO, JHON JAIRO BERRIO LOPEZ Y OSCAR SÁNCHEZ LEÓN, nos permitimos dar respuesta a los dos cuestionarios del doctor Roldán Avendaño:

El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y la regulación económica y técnica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo.

En este sentido, las entidades del orden nacional adscritas al Ministerio de Transporte, facultadas para atender las vías a cargo de la Nación son el Instituto Nacional de Vías – INVIAS y la Agencia Nacional de Infraestructura, esta última cuando se trate de una vía en concesión del orden nacional. Las necesidades que se registran en las vías departamentales o municipales, deben ser atendidas directamente por la entidad territorial que tiene a cargo dicha infraestructura, a excepción de aquellas vías terciarias a cargo del INVIAS.

De acuerdo a lo expuesto, procedemos a remitir las respuestas otorgadas por la Agencia Nacional de Infraestructura mediante los siguientes oficios: radicado ANI No. 20212000120271 del 24 de abril de 2021, radicado ANI No. 20212000120261 del 24 de abril de 2021 y adicionalmente respuesta del INVIAS con radicado DG 20852 del 27 de abril de 2021 mediante los cuales, las entidades adscritas mencionadas atendieron sus preguntas de acuerdo al ámbito de sus competencias.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20211080400381



27-04-2021

A. CUESTIONARIO DEL HONORABLE REPRESENTANTE JHON JAIRO ROLDAN

- 1. Sírvase certificar si es de su conocimiento, que el Ex ministro de Transporte Dr. Andrés Uriel Gallego Henao (q.e.p.d.), firmó un compromiso como Representante del Gobierno Nacional con las autoridades del Departamento de Antioquia, Gobernador, Gerente del Área Metropolitana y Alcaldes de los municipios de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa, para que se tomara en conjunto la decisión del futuro de los peajes NIQUIA – TRAPICHE – CABILDO a partir de su terminación en mayo de 2021.**

Revisado el archivo de la Entidad no se encontraron documentos en los que se pueda evidenciar compromisos asumidos por el Ex Ministro Andrés Uriel Gallego Henao (q.e.p.d) con las autoridades del departamento de Antioquia, gobernador, gerente del Área Metropolitana y Alcaldes de los municipios de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa, con el objetivo referido.

En relación con el tramo en que se encuentran instalados los peajes se pudo evidenciar que en enero de 1995, el Ministro de Transporte Juan Gómez Martínez, el director general de Inviás Guillermo Gaviria Correa y el gobernador de Antioquia Álvaro Uribe Vélez celebraron el Convenio Interadministrativo No. 005 de 1996 con el objeto de hacer una transferencia por parte de Inviás al departamento de Antioquia la vía identificada como: “Ruta 25 tramo 10: Medellín (variante de Bello) – Los Llanos – sector Medellín K0 – El Hatillo K 24+400 (punto de intersección entrada Barbosa)”.

El Convenio referido tuvo dos modificaciones suscritas en ambas cosas únicamente por la Dirección General del Inviás y el Gobernador de Antioquia, sin la suscripción del Ministerio de Transporte.

- 2. Sírvase certificar si podía la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI en el año 2015 comprometer el funcionamiento de los peajes de NIQUIA – TRAPICHE – CABILDO, que financian la doble calzada Bello – Hatillo en la financiación del proyecto Vías del Nus.**

El proyecto de iniciativa privada “Vías del Nus” se estructuró y concedió conforme a lo reglado en la Ley 1508 del 2012, no existe disposición legal en contrario que establezca la imposibilidad de contar con el flujo de recursos provenientes de los peajes en el corredor referido.

Las Asociaciones Público Privadas son un instrumento de vinculación de capital privado, en el cual se involucran mecanismos de pago relacionados con la disponibilidad, el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio; igualmente se contempla el derecho al recaudo de recursos de explotación económica del proyecto; por esta razón, se consideró necesario, para su viabilidad y lograr la ejecución de las obras objeto de la Concesión, incluir dentro del alcance del mismo, entre otros aspectos, las estaciones de peaje Niquía – Trapiche y Cabildo, teniendo en cuenta que este proyecto de iniciativa privada tiene como fuente de retribución los recursos asociados al cobro de las tarifas señaladas para los ya mencionados peajes.

- 3.Cuál es la posición del Ministerio de Transporte respecto a la reubicación de los peajes en el norte del Área Metropolitana NIQUIA – TRAPICHE – CABILDO.**

En relación con las manifestaciones hechas por parte de los municipios del norte del Valle de Aburrá frente a la continuidad de las estaciones de peaje Niquía, Trapiche y Cabildo que se tienen contempladas como parte integral



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20211080400381



27-04-2021

del Proyecto IP Vías del Nus, en las cuales, han solicitado expresamente sean trasladadas fuera del área de influencia de la Zona Metropolitana, la Agencia Nacional de Infraestructura, como entidad contratante, se he reunido con miembros de la Gobernación de Antioquia y de las alcaldías de Barbosa, Girardota, Copacabana y Bello para analizar la viabilidad de las siguientes alternativas:

- Otorgar beneficios de tarifa diferencial en las estaciones de peaje Trapiche y Cabildo para los habitantes del municipio de Barbosa, los cuales se irán otorgando de manera gradual.
- Desplazar el peaje Niquía para el sector entre el Hatillo y Pradera a partir de enero de 2022.

B. CUESTIONARIO ADITIVO DEL HONORABLE REPRESENTANTE JHON JAIRO ROLDAN

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?

El cobro de peajes tiene como objetivo la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la nación.

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.

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.

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?

Mediante circular No. 20181400303461 del 3 de agosto de 2018, esta cartera ministerial fijó los lineamientos que se deben tener en cuenta en la justificación para la instalación de nuevos peajes, requiriendo el análisis de criterios técnicos, operativos, económicos y sociales.

Como parte del análisis socioeconómico, el cual se considera de gran trascendencia toda vez que se relaciona directamente con la comunidad ubicada en inmediaciones del área de influencia del proyecto.

Dicho estudio deberá evaluar los posibles impactos generados sobre las comunidades aledañas y los usuarios de la infraestructura de transporte relacionados con esta, y deberá contener, entre otros:

- Análisis de la capacidad de pago de los usuarios residentes en el área de influencia del proyecto.
- Análisis del tráfico de corta, media y larga distancia.
- Análisis del impacto sobre los costos del transporte de servicio público de transporte y pasajeros y carga.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20211080400381



27-04-2021

- Analizar el impacto de la ubicación de las nuevas estaciones de peaje y los posibles costos que se transfieren en las tarifas a cobrar al usuario de la vía y del servicio de transporte de pasajeros y de carga.

Adicionalmente, al adelantar el estudio socioeconómico del área de influencia del proyecto, será necesario tener en cuenta indicadores demográficos, actividades económicas, análisis del comercio sobre la vía mencionada, identificación de impactos sobre la economía en la zona de influencia, identificar y analizar las externalidades que se podrían presentar.

Es importante señalar que los lineamientos brevemente descritos en líneas precedentes pero que se encuentran extensamente desarrollados en la referida Circular, resultan aplicables para todos los peajes a instalar, independiente de la zona en la que se encuentran ubicado, teniendo en cuenta, entre otros, que los análisis requeridos son pertinentes en todos aquellos sitios en los que se pretenda la instalación de estos.

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?"

La respuesta se debe abordar desde dos escenarios diferentes teniendo en cuenta los diferentes esquemas legales vigentes en Colombia para la construcción de vías.

En relación con la construcción de vías bajo el esquema de asociaciones público privadas, es importante precisar que por regla general en esta tipología de contratos además de la construcción, rehabilitación y/o mejoramiento se contrata la operación y mantenimiento por un largo periodo de tiempo, con el objetivo de garantizar el desarrollo de proyectos por cuenta y riesgo de los privados, es decir, que la financiación de las obras las efectúa el contratista y la retribución de esto se extiende durante el plazo del contrato.

En otras palabras, las fuentes de pago en este tipo de proyectos no retribuyen una etapa en particular pues eso implicaría que durante la fase de construcción de las obras se requiera efectuar cobros altísimos para cubrir la inversión que en esa etapa se requiere. En este sentido, las tarifas se establecen de manera general en el plazo del proyecto, y no de manera independiente por etapas

Por otro lado, frente a la construcción de vías, operación y mantenimiento por el esquema de obra pública es importante señalar que de conformidad con lo establecido en el artículo 21 de la ley 105 de 1993, "*... Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, ésta 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 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."

En este orden de ideas, los recursos recaudados se destinan de manera general para inversiones en el mismo modo de transporte.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20211080400381



27-04-2021

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?

Actualmente no existe en el ordenamiento jurídico Colombiano disposición que defina la obligatoriedad de respetar una distancia mínima entre peajes.

5. Si se está pensando que 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?

En materia de planeación de la infraestructura de transporte el Estado colombiano le ha apostado a *“...organizar en forma eficiente y estratégica el crecimiento del país, a través de una red de infraestructura que logre conectar a las ciudades, las regiones, las fronteras y los puertos, priorizando los proyectos que mayor impacto tendrán para la economía nacional.”* (Plan Maestro de Transporte Intermodal).

En este sentido se ha considerado que los diferentes modos de transporte se complementan entre si, generando además una oferta que permita a todos los ciudadanos colombianos elegir libremente los medios para movilizarse acorde con las preferencias y elecciones individuales.

Frente al proyecto denominado *Vías del Nus*, es pertinente reiterar que, tal y como fue expuesto por la Agencia Nacional de Infraestructura en la respuesta adjunta, el principal objetivo 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”,* en consecuencia somos conscientes de los beneficios que este tipo de proyectos traerá a todas las comunidades ubicadas en las zonas de influencia del proyecto al poder conectarse de manera más eficiente y oportuna con centros poblados para acceder, entre otros, a servicios de salud, educación, oferta institucional, entre otros.

Las vías son un elemento muy relevante para el desarrollo económico de las regiones toda vez que, reiterando lo expuesto por la ANI, *“promueve 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.”*

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?

La Ley 105 de 1993 en su artículo 21 señala que *“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 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.”*



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20211080400381



27-04-2021

En línea con lo anterior, la Nación tiene un mandato legal de cobrar por el uso de la infraestructura de transporte con la finalidad de garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo. Así mismo tiene recursos del Presupuesto Nacional para esos efectos, y en los contratos de concesión se incluyen también los ingresos por explotación comercial. Es decir que las fuentes de retribución de un contrato de concesión vial por regla general son: Vigencias futuras, peajes y explotación comercial.

En ese sentido, no hay una norma que permita que cuando se sobrepasa un determinado número de vehículos en la fila para el pago de peajes, se deba levantar la talanquera y no se deba cobrar por el uso de la vía. Todo lo contrario, la normatividad vigente, otorga un mandato legal a la Nación para haga el cobro por dicho concepto para destinarlo a las actividades antes mencionadas.

En todo caso, en la práctica lo que ocurre es que este tipo de situaciones de congestión vehicular en las zonas de peajes, se regula contractualmente puesto que cada proyecto tiene particularidades que haría inviable una regulación de carácter general sobre el asunto en discusión, pero en ningún caso, la inobservancia de dicha regulación contractual podría implicar la exención del pago de los peajes a los usuarios de la vía.

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?”

La Ley 488 de 1998 creo las sobretasas a la Gasolina y el ACPM, siendo la primera una contribución cuyo sujeto activo son los municipios, los distritos y los departamentos, y la segunda una contribución nacional.

Sobre la Contribución al ACPM, debe decirse que históricamente los recursos derivados del recaudo de la misma se distribuyen en un 50% para el mantenimiento de la red vial nacional, y el otro 50% para el mantenimiento de las vías departamentales y del distrito capital.

En razón a la emergencia económica, social y ecológica derivada de la pandemia, el Gobierno nacional expidió el Decreto 678 de 2020, el cual en su artículo 8 estableció que hasta el período gravable de 2021, los recursos provenientes de la sobretasa serían distribuidos en un cien por ciento (100%) para los departamentos y el Distrito Capital, en proporción al consumo de combustible en cada entidad territorial, e indicó que durante el mismo período, respetando los compromisos adquiridos, sería de libre destinación por parte de los Departamentos y el Distrito Capital dichos recursos. Por lo tanto durante una parte del año 2020 y la totalidad del año 2021, la Nación no contará con esos recursos para la atención del mantenimiento de la red vial a su cargo.

Ahora, estos recursos permiten cubrir en una porción menor los costos generales de mantenimiento de las vías mencionadas, pero de ninguna forma llegan a ser suficientes para las exigencias de inversión requeridas.

En este sentido, y de acuerdo con el mandato del artículo 21 de la ley 105 de 1993, la Nación debe establecer peajes en las vías a su cargo que permitan contar con recursos adicionales a los dispuestos por otras fuentes como el PGN, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Por lo tanto, y teniendo en cuenta las inmensas necesidades que en materia de infraestructura vial tiene el país y los elevadísimos recursos que se requerirían para atender adecuadamente toda esa infraestructura, es que se hace no solo necesario sino obligatorio acudir a fuentes de financiación como el cobro de peajes.



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20211080400381



27-04-2021

Es importante resaltar que el cobro de peajes no es una práctica de gobierno, y que su establecimiento no depende de una política pública particular. El cobro de peajes es parte de un esquema legal y constitucional que trasciende los gobiernos, concebido para permitir que un bien público esencial para la satisfacción de derechos fundamentales y sociales de la población como lo son las vías, no dependan exclusivamente de la disponibilidad presupuestal de la Nación, sino que cuenten con recursos con destinación específica respaldando así, aunque sea de manera parcial, su mantenimiento y operación.

En los anteriores términos damos respuesta a su comunicación, no sin antes indicar que este despacho queda atento a cualquier inquietud adicional que se presente.

Cordialmente,

ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ

Ministra de Transporte

Anexo: Oficio ANI No. 20212000120261
Oficio DG 20852 del INVIAS.

Aprobó: Olga Lucía Ramírez Duarte – Viceministra de Infraestructura

Revisó: Laura Carmona – Directora de Infraestructura
Natalia Vargas – Asesora Viceministerio de Infraestructura
Diego Velásquez – Asesor Ministra de Transporte

Elaboró: Sandra Cristina Naranjo – Asesora Viceministerio de Infraestructura
Julián Moncada E – Oficina Enlace Congreso