Recibido

14.08.24

Bogotá D.C., agosto de 2024

Señor
HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara por el Valle del Cauca
Presidente de la Comisión VI Constitucional Permanente
Cámara de Representantes

PROPOSICIÓN No. 08 DE 2024

Los congresistas abajo firmantes, presentamos a la honorable mesa directiva de la Comisión Sexta de Cámara de Representantes proposición para realizar **Debate de Control Político** sobre la iniciativa privada IP Conexión Centro en la fecha y hora que la Mesa Directiva lo defina. Lo anterior, de conformidad con lo establecido en el artículo 6, artículo 51 numeral 8 y el artículo 249 de la Ley 5 de 1992.

En ese sentido, solicitamos respetuosamente que cite y se envíen las respectivas comunicaciones a:

- María Constanza García Alicastro, Ministra de Transporte
- Francisco Ospina Ramírez, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI.
- Juan Carlos Montenegro Arjona, Director del Instituto Nacional de Vías INVÍAS

Y se invite a:

- Henry Gutiérrez Ángel, gobernador de Caldas
- Juan Miguel Galvis Bedoya, gobernador de Quindío
- Juan Diego Patiño Ochoa, gobernador de Risaralda
- Mauricio Salazar Peláez, alcalde de Pereira
- James Padilla García, alcalde de Armenia
- Jorge Rojas Giraldo, alcalde de Manizales
- Humberto Tobón, gerente de la Región Administrativa y de Planificación (RAP) Eje Cafetero
- Jaime Esteban Duque García, presidente de la Asamblea de Risaralda
- Juan Camilo Cárdenas Luna, presidente de la Asamblea de Quindío
- María Isabel Gaviria, presidente de la Asamblea de Caldas
- Carlos Mario Gil Castañeda, presidente del concejo de Pereira
- Juan Camilo Tabares, presidente del concejo de Armenia
- Luis Gonzalo Valencia, presidente del concejo de Manizales
- Veeduría Ciudadana Concesión Autopistas del Café

JUSTIFICACIÓN

En el año 2027 culmina la concesión del operador de las denominadas Autopistas del Café que administra el corredor vial Manizales- Pereira – Armenia, una arteria fundamental para el desarrollo de nuestra región y del país. Son múltiples las voces que en los pasados

meses se han pronunciado alrededor de la conveniencia o inconveniencia de la iniciativa privada, IP Conexión Centro, presentada para administrar este corredor vial. Las dudas que han surgido alrededor del proceso tienen que ver con los tiempos, los criterios de selección y priorización de obras, los costos de los peajes, la inversión, los tramos contemplados, entre otros asuntos. Todo lo anterior motiva el presente cuestionario, que busca entender la posición del Ministerio de Transporte, la ANI e INVIAS acerca de este importante proyecto que involucra una concesión que por 30 años más podrían asumir los departamentos del Eje Cafetero. Por lo cual, se solicita que las entidades citadas respondan el cuestionario anexo y atiendan esta citación con el fin de dar la contextualización correspondiente.

Atentamente,

SANTIAGO OSORIO MARÍN Representante a la Cámara Partido Alianza Verde	**CAROLINA GIRALDO BOTERO** Representante a la Cámara por Risaralda Partido Alianza Verde
Juan Sebastián Gómez Gonzales Representante a la Cámara por Caldas Nuevo Liberalismo	**ALEJANDRO GARCÍA RÍOS** Representante a la Cámara Risaralda Partido Alianza Verde
DIEGO PATIÑO AMARILES **REPRESENTANTE A LA CÁMARA** **DEPARTAMENTO DE RISARALDA**	Haiver Rincón Citrep-19

CITREP 10.	Hernando González
Humberto de la Calle	Senador
SAMUEL HERNÁNDEZ	Juan Pablo Gallo - Senador
Aníbal Hoyos	Wilder Escobar Ortiz Gente en Movimiento
Juana Carolina Londoño P. Conservador	Octavio Cardona
Piedad Correal	

Cuestionario Debate de Control Político
Concesión Autopistas del Café – IP Conexión Centro

Agencia Nacional de Infraestructura (ANI):

1. ¿Cuál es el balance general de la ANI sobre la concesión de Autopistas del Café?

a) ¿Cuáles fueron las obras pactadas en la concesión inicial de Autopistas del Café? ¿Qué cambios hubo y cuáles fueron las razones de las mismas?
b) ¿Cuáles son los puntos críticos: accidentes, nivel de servicio saturado o cerca a la saturación, identificados por la ANI en los tramos asignados a la concesión?
c) ¿Qué obras se ejecutaron, cuál fue el plazo de ejecución y en qué año quedaron terminadas?
d) ¿Qué obras quedaron pendientes bajo la mirada de la ANI para la adecuada movilidad del corredor Armenia-Pereira-Manizales?
e) Por favor anexar copia de la ingeniería financiera del proyecto en donde se puedan verificar los ingresos de la concesión, por peajes, pagos de la nación al proyecto, excedentes de la línea de ingreso y en general todos los pagos registrados en el patrimonio autónomo a favor de la concesionaria. Así como los egresos totales -desglosado al máximo detalle-.
f) Por favor enviar copia de la estructura de los egresos totales del proyecto, acordados en la ingeniería financiera que se usó como base para la TIR del proyecto.
g) Enviar el flujo de fondos del proyecto de la concesión en donde se pueda analizar aquellos que soporten la TIR a la fecha e indicar ¿Cuál ha sido el comportamiento de la concesión en relación con la TIR del proyecto? ¿Cuántos puntos le restan para lograr la TIR contractual? Si esta ya se alcanzó, ¿Cuáles son los soportes contractuales para continuar con el contrato?
h) Adjuntar los gastos de la concesión en cada uno de los últimos 10 años.
i) ¿Cuáles son los dueños actuales de la concesión? Presentando con claridad las transacciones que se han dado con las acciones de propiedad de la concesión.
j) Por favor enviar copia de los otrosí

2. Sobre la nueva concesión, ¿se ha estructurado una licitación que atraiga múltiples ofertas?

3. Sobre la IP Conexión Centro:

a) Por favor anexar copia de la ingeniería financiera del proyecto en donde se puedan verificar los ingresos al formulador y los egresos totales del proyecto -desglosado al máximo detalle-, acordados en la ingeniería financiera como base para la TIR del proyecto.
b) Compartir la proyección de comportamiento de la TIR con relación a la IP
c) ¿Cuál es el valor -medio- por kilómetro de vía construido?

4. En cuanto a la operación, ¿Cuáles son los puntos críticos identificados de acuerdo a las velocidades medias y los tiempos de recorrido?
5. Adjuntar si se tiene, estudios de tráfico en los tramos Armenia-Pereira-Manizales que identifique puntos críticos de la accidentalidad y puntos o tramos a priorizar o intervenir. En caso de no haberse realizado estudios, sugerimos el uso de las aplicaciones Waze, Google Maps o similares, para determinar las velocidades medias por día de la semana y hora pico o valle.

6. ¿Cuáles fueron los resultados y conclusiones de las audiencias públicas ciudadanas realizadas en la región?
a) ¿Cuáles son los cambios o ajustes que se aplicaron en la propuesta teniendo en cuenta las conclusiones de las audiencias públicas?
7. Adjuntar, si se tiene, estudios que proyectan el crecimiento de tráfico en los corredores que permitan identificar las obras necesarias para mejorar las condiciones de servicio y el nivel de inversión
8. ¿Cuáles son los criterios de priorización de las obras? Por favor incluir en esta respuesta: tiempos de viaje, velocidad media, accidentalidad, o si existe una combinación de criterios y con qué ponderación o modelo de medición de impactos se priorizará (costos de operación, reducción de accidentes...)
9. ¿Qué criterios se utilizan para evaluar la viabilidad técnica, económica y financiera de las propuestas de Iniciativa Privada en el sector vial en la IP conexión Centro?
10. ¿Cuál es el cronograma de evaluación de la propuesta IP conexión Centro?
11. ¿Cómo se asegura la ANI que las necesidades específicas de los departamentos involucrados sean tomadas en cuenta en el proceso de priorización de la Iniciativa Privada?
12. ¿Se han establecido otras auditorías o mecanismos de supervisión para evaluar la iniciativa privada conexión centro?
13. Además de las audiencias públicas, ¿qué mecanismos de consulta y participación ciudadana se han implementado o se piensan implementar para recoger las necesidades y opiniones de los departamentos incluidos en la IP Conexión Centro?

14. ¿Qué planes de coordinación existen entre la iniciativa privada y las autoridades departamentales para asegurar una operación integral de los corredores viales Armenia – Pereira – Manizales y el corredor La Paila – Calarcá, eficiente y alineada con las necesidades regionales?
15. ¿Se están llevando a cabo reuniones periódicas de seguimiento y evaluación entre la iniciativa privada con representantes de los departamentos?
16. ¿Existen canales de comunicación abiertos y transparentes entre la iniciativa privada y las autoridades locales de los departamentos involucrados?
17. ¿Se ha evaluado la conveniencia de la proposición de la IP Conexión Centro sobre invertir solamente el 20% del CAPEX en los departamentos donde se recaudaría el 80% del valor de los peajes? ¿Esta proyección cumple con las necesidades de la región? Solicitamos una respuesta amplia, clara y precisa.
18. ¿Se ha contemplado la opción de disminuir el número o valor de los peajes que hacen parte de esta ruta, cobrar en un solo sentido para viajes cortos o en una ventana de tiempo solo cobrar un solo sentido? ¿Qué estudios se tienen?
19. Por cada peaje de la concesión que administra Autopistas del Café sírvase presentar la tabla de costo de peajes que deben de pagar los diferentes tipos de vehículos y el departamento donde está ubicado el peaje.
20. ¿Qué viabilidad técnica se ha evaluado por esta entidad acerca de que la IP Conexión Centro se estructure bajo un esquema de dos tramos en dirección Perpendicular e inconexos entre sí y que, además, pertenecen a corredores viales diferentes, es decir: (i) La Paila – Calarcá (Corredor Bogotá – Buenaventura, Ruta 50); y (ii) Armenia, Pereira, Manizales (Corredor original, Ruta 29)? La primera en sentido EW y la segunda en sentido NS.
21. Entendiendo que son dos corredores viales distintos: (i) La Paila – Calarcá (Corredor Bogotá – Buenaventura, Ruta 50 EW) y (ii) Armenia-Pereira-Manizales (Corredor original Ruta 29 NS), ¿se ha pensado en soluciones y alternativas independientes para cada uno de los corredores?
22. ¿Se ha contemplado para el tramo La Paila – Calarcá (Corredor Bogotá –Buenaventura, Ruta 50) que sea apalancado con recursos de otros peajes cercanos , un nuevo peaje, o recursos de la nación?
23. En el Proyecto IP Conexión Centro se presentan dos tramos con solución de continuidad: el primero entre Armenia y Calarcá (7KM) y el segundo entre Punto 30 y la Romelia (22KM). ¿Qué estudios de viabilidad técnica se han elaborado en este sentido?
24. De las vías en concesión a nivel nacional por favor diligenciar un cuadro con la siguiente información:
    a) Nombre de la concesión

b) Tramos que la componen
c) Número de peajes
d) Valor de los peajes por categoría
e) Costo medio de los peajes por km recorrido, por categoría

Instituto Nacional de Vías INVÍAS

1. ¿Qué participación ha tenido INVÍAS en la articulación, supervisión y monitoreo del cumplimiento del contrato de concesión 113/97?
2. ¿Qué vías administradas por INVÍAS o por las entidades territoriales considera deben ser incorporadas al corredor Manizales-Pereira-Armenia, teniendo en cuenta su relación directa e impacto con este corredor?
3. Adjuntar si se tiene, estudios de tráfico en los tramos Armenia-Pereira-Manizales que identifique puntos críticos de la accidentalidad y puntos o tramos a priorizar o intervenir. En caso de no haberse realizado estudios, sugerimos el uso de las aplicaciones Waze, Google Maps o similares, para determinar las velocidades medias por día de la semana y hora pico o valle.
4. ¿Qué planes, programas y proyectos tendientes a la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación, conservación de la Autopista del Café se han elaborado por esta entidad?
5. ¿Qué asesoramiento y apoyo técnico se ha prestado a las entidades territoriales o a sus organismos descentralizados de los corredores viales de la concesión 113/97?
6. ¿Qué acciones ha tomado INVÍAS para evaluar y proponer mejoras en la infraestructura vial de los corredores de la concesión 113/97?
7. ¿INVÍAS ha participado en los procesos de socialización y consulta del proyecto IP Conexión Centro con las comunidades afectadas?
8. ¿Cómo se está preparando INVÍAS para la posible transición de la operación del corredor vial Manizales - Pereira - Armenia, considerando el fin de la concesión 113/97 en febrero de 2027?
9. ¿Qué coordinación ha existido entre INVÍAS, ANI y otros actores gubernamentales o privados para asegurar una transición ordenada y eficiente del corredor vial al término de la concesión actual?
10. ¿Qué evaluación técnica, económica y financiera tiene INVÍAS sobre los costos de peaje en el corredor Manizales-Pereira-Armenia (aproximadamente 1 dólar por cada 8 kilómetros) y su impacto social en la movilidad y economía regional?

11. ¿Qué estudios o análisis ha realizado INVÍAS sobre el tráfico y la demanda en el corredor vial Manizales - Pereira - Armenia para apoyar la toma de decisiones sobre su futura gestión?
12. ¿Se ha contemplado la opción de disminuir el número o valor de los peajes que hacen parte de esta ruta, cobrar en un solo sentido para viajes cortos o en una ventana de tiempo solo cobrar un solo sentido? ¿Qué estudios se tienen?
13. De las vías administradas por INVÍAS, a nivel nacional, por favor diligenciar un cuadro con la siguiente información:
    a) Nombre de la ruta
    b) Tramos que la componen
    c) Número de peajes
    d) Valor de los peajes por categoría
    e) Costo medio de los peajes, por km recorrido

Ministerio de Transporte:

1. ¿Cuál es el balance general del Ministerio sobre el cumplimiento del contrato de concesión 113/97?
   a. ¿Cuáles fueron las obras pactadas en la concesión inicial de Autopistas del Café? ¿Qué cambios hubo y cuáles fueron las razones de las mismas?
   b. ¿Cuáles son los puntos críticos: accidentes, nivel de servicio saturado o cerca a la saturación, identificados en los tramos asignados a la concesión?
   c. ¿Qué obras se ejecutaron, cuál fue el plazo de ejecución y en qué año quedaron terminadas?
   d. ¿Qué obras quedaron pendientes para la adecuada movilidad del corredor Armenia-Pereira-Manizales?
   e. Por favor anexar copia de la ingeniería financiera del proyecto en donde se puedan verificar los ingresos de la concesión, por peajes, pagos de la nación al proyecto, excedentes de la línea de ingreso y en general todos los pagos registrados en el patrimonio autónomo a favor de la concesionaria. Así como los egresos totales -desglosado al máximo detalle-.
   f. Por favor enviar copia de la estructura de los egresos totales del proyecto, acordados en la ingeniería financiera que se usó como base para la TIR del proyecto.
   g. Enviar el flujo de fondos del proyecto de la concesión en donde se pueda analizar aquellos que soporten la TIR a la fecha e indicar ¿Cuál ha sido el comportamiento de la concesión en relación con la TIR del proyecto?

¿Cuántos puntos le restan para lograr la TIR contractual? Si esta ya se alcanzó, ¿Cuáles son los soportes contractuales para continuar con el contrato?

h. Adjuntar los gastos de la concesión en cada uno de los últimos 10 años.

i. ¿Cuáles son los dueños actuales de la concesión? Presentando con claridad las transacciones que se han dado con las acciones de propiedad de la concesión.

j. Por favor enviar copia de los otrosí

2. Sobre la nueva concesión, ¿se ha estructurado una licitación que atraiga múltiples ofertas?
3. Sobre la IP Conexión Centro:
   a. Por favor anexar copia de la ingeniería financiera del proyecto en donde se puedan verificar los ingresos al formulador y los egresos totales del proyecto -desglosado al máximo detalle-, acordados en la ingeniería financiera como base para la TIR del proyecto.
   b. Compartir la proyección de comportamiento de la TIR con relación a la IP
   c. ¿Cuál es el valor -medio- por kilómetro de vía construido?

4. Adjuntar si se tiene, estudios de tráfico en los tramos Armenia-Pereira-Manizales que identifique puntos críticos de la accidentalidad y puntos o tramos a priorizar o intervenir. En caso de no haberse realizado estudios, sugerimos el uso de las aplicaciones Waze, Google Maps o similares, para determinar las velocidades medias por día de la semana y hora pico o valle.
5. ¿Cuáles fueron los resultados y conclusiones de las audiencias públicas ciudadanas realizadas en la región?
   a. ¿Cuáles son los cambios o ajustes que se aplicaron en la propuesta teniendo en cuenta las conclusiones de las audiencias públicas?

6. Adjuntar, si se tiene, estudios que proyectan el crecimiento de tráfico en los corredores que permitan identificar las obras necesarias para mejorar las condiciones de servicio y el nivel de inversión
7. ¿Qué estudios o análisis ha realizado el Ministerio sobre el tráfico y la demanda en el corredor vial Manizales - Pereira - Armenia para apoyar la toma de decisiones sobre su futura gestión?
8. ¿Qué criterios se tendrán en cuenta o se han tomado para identificar y priorizar las obras necesarias que mejoren el servicio -tiempos de viaje y velocidad media- y seguridad vial del corredor actualmente operado por Autopistas del Café?
9. ¿Qué criterios se utilizan para evaluar la viabilidad técnica, económica y financiera de las propuestas de Iniciativa Privada en el sector vial en la IP conexión Centro? Y, si se tiene, ¿Cuál es el cronograma de evaluación?

10. ¿Qué ajustes se están planteando en el esquema de financiación para garantizar la viabilidad de los proyectos de iniciativa privada en este corredor?
11. ¿Cómo se asegura el Ministerio que las necesidades específicas de los departamentos involucrados sean tomadas en cuenta en el proceso de priorización de la Iniciativa Privada?
12. ¿Qué vías administradas por INVÍAS o por las entidades territoriales considera deben ser incorporadas al corredor Manizales-Pereira-Armenia, teniendo en cuenta su relación directa e impacto con este corredor?
13. ¿Se han establecido otras auditorías o mecanismos de supervisión para evaluar la iniciativa privada conexión centro?
14. Además de las audiencias públicas, ¿qué mecanismos de consulta y participación ciudadana se han implementado o se piensan implementar para recoger las necesidades y opiniones de los departamentos incluidos en la IP Conexión Centro?
15. ¿Qué planes de coordinación existen entre la iniciativa privada y las autoridades departamentales para asegurar una operación integral de los corredores viales Armenia – Pereira – Manizales y el corredor La Paila – Calarcá, eficiente y alineada con las necesidades regionales?
16. ¿Se están llevando a cabo reuniones periódicas de seguimiento y evaluación entre la iniciativa privada con representantes de los departamentos?
17. ¿Existen canales de comunicación abiertos y transparentes entre la iniciativa privada y las autoridades locales de los departamentos involucrados?
18. ¿Se ha evaluado la conveniencia de la proposición de la IP Conexión Centro sobre invertir solamente el 20% del CAPEX en los departamentos donde se recaudaría el 80% del valor de los peajes? ¿Esta proyección cumple con las necesidades de la región?
19. ¿Se ha contemplado la opción de disminuir el número o valor de los peajes que hacen parte de esta ruta, cobrar en un solo sentido para viajes cortos o en una ventana de tiempo solo cobrar un solo sentido? ¿Qué estudios se tienen?
20. ¿Cuál es el rol del Ministerio de Transporte, ANI e INVIAS durante la evaluación de la propuesta IP conexión Centro, así como en los procesos concurrentes o posteriores a que haya lugar?
21. ¿Qué viabilidad técnica se ha evaluado por esta entidad acerca de que la IP Conexión Centro se estructure bajo un esquema de dos tramos en dirección Perpendicular e inconexos entre sí y que, además, pertenecen a corredores viales diferentes, es decir: (i) La Paila – Calarcá (Corredor Bogotá –

Buenaventura, Ruta 50); y (ii) Armenia, Pereira, Manizales (Corredor original, Ruta 29)? La primera en sentido EW y la segunda en sentido NS.

22. Entendiendo que son dos corredores viables distintos: (i) La Paila – Calarcá (Corredor Bogotá – Buenaventura, Ruta 50 EW) y (ii) Armenia, Pereira, Manizales (Corredor original Ruta 29 NS), ¿se ha pensado en soluciones y alternativas independientes para cada uno de los corredores?
23. ¿Qué evaluación técnica, económica y financiera tiene el Ministerio sobre los costos de peaje en el corredor Manizales-Pereira-Armenia (aproximadamente 1 dólar por cada 8 kilómetros) y su impacto social en la movilidad y economía regional?
24. En el Proyecto IP Conexión Centro se presentan dos tramos con solución de continuidad: el primero entre Armenia y Calarcá (7KM) y el segundo entre Punto 30 y la Romelia (22KM). ¿Qué estudios de viabilidad técnica se han elaborado en este sentido?
25. ¿Se ha contemplado para el tramo La Paila – Calarcá (Corredor Bogotá –Buenaventura, Ruta 50) que sea apalancado con recursos de otros peajes cercanos , un nuevo peaje, o recursos de la nación?
26. ¿Se tiene planeado la inclusión de la valorización como una fuente complementaria de financiación para estos proyectos?
27. ¿Se ha contemplado un trabajo articulado por parte de la ANI, INVIAS y el Ministerio de Transporte con los diferentes actores (públicos, privados y de la sociedad civil) de la región de Caldas, Quindío y Risaralda para estructurar un proyecto que consulte las necesidades en materia vial de la Región Cafetera Central y que propicie el desarrollo económico y social de la zona, para una Gestión Integral por parte de INVIAS, en un modelo similar a "Vías del Samán"?
28. ¿Cuál sería –a la luz del marco jurídico vigente–, el trámite de una Gestión Integral estructurada y presentada ante el Ministerio de Transporte o INVIAS para una alianza entre las gobernaciones de los departamentos de Caldas, Quindío y Risaralda o a través de la RAP del Eje Cafetero?
29. ¿Cómo se está preparando el Ministerio de Transporte para la posible transición a una Gestión Integral de la operación del corredor vial Manizales - Pereira - Armenia, considerando el fin de la concesión en febrero de 2027?
30. ¿Qué coordinación ha existido entre Ministerio de Transporte, INVÍAS y ANI con otros actores gubernamentales o privados para asegurar una transición a una Gestión Integral por parte de INVIAS, ordenada y eficiente del corredor vial, Armenia – Pereira - Manizales al término del contrato de concesión 113/97, en febrero de 2027?