



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20253050169121**

20253050169121

Fecha: **16-05-2025**

Bogotá, D.C., Colombia,

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

CÁMARA DE REPRESENTANTES

secretaria.general@camara.gov.co

Ciudad

No. de radicado al que
responde:

ASUNTO: Respuesta Proposición 038-2024 para debate de control político.
Radicado ANI No. 20254090571142 del 08 de mayo de 2025.

Respetado Doctor Lacouture:

En atención a la comunicación del asunto, mediante la cual remite la Proposición para debate de control político sobre el proyecto Cartagena – Barranquilla y Circunvalar la Prosperidad, la Agencia Nacional de Infraestructura da respuesta de acuerdo con su competencia y la información suministrada por la Vicepresidencia Ejecutiva y la Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno, en los siguientes términos:

CUESTIONARIO AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI

1. Informe ¿cuánto tuvo que aportar Barranquilla y el Departamento del Atlántico por la obra de Valorización de la vía Barranquilla - Puerto Colombia?

Respuesta: Se informa que, mediante radicado ANI No. 20256080161561 del 12 de mayo de 2025, la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) trasladó la solicitud al Instituto Nacional de Vías (INVIAS), con el fin de que, en el marco de sus competencias emita respuesta a dicha petición, toda vez que es esa entidad quien obra como sujeto activo encargado de aplicar, distribuir y liquidar la CNV para este proyecto (se anexa el oficio mencionado).

2. ¿Cuánto es el tiempo estimado para la entrega de la doble calzada Cartagena Barranquilla?

Respuesta: Se informa que, mediante radicado ANI No. 20253050159591 del 9 de mayo de 2025, la Vicepresidencia Ejecutiva de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) trasladó la solicitud al Instituto Nacional de Vías (INVIAS), con el fin de que, en el marco de sus competencias emita respuesta a dicha petición, toda vez que la obra correspondiente a la entrega de la doble calzada Barranquilla–Cartagena se encuentra bajo su responsabilidad.



3. Informe ¿Cómo se financian los peajes que abarca la vía Barranquilla-Cartagena y Circunvalar de la prosperidad actualmente?

Respuesta:

Inicialmente, se informa que el recaudo de los peajes corresponde al resultado de multiplicar el tráfico efectivo de las Estaciones de Peaje por la tarifa de cada categoría vehicular para un periodo determinado neto del impuesto al valor agregado, de los valores por contribución al Fondo de Seguridad Vial, de otra sobretasa o similar que tenga destinación diferente al Proyecto o de otros tributos de orden nacional que llegaren a imponerse sobre dicho recaudo con posterioridad a la fecha de presentación de la Oferta. El tráfico por categoría de vehículos será verificado por el Interventor¹.

Ahora bien, en cuanto al uso o la destinación de los recursos por concepto de recaudo de peajes, es importante poner de presente que de conformidad con el numeral 4° del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, son contratos de concesión:

"(...) los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden". (subraya fuera de texto)

A su turno, el artículo 3° de la Ley 1508 de 2012 establece:

"La presente ley es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un Inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura. También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos.

En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera". (subraya fuera de texto)

¹ Pagina web ANI: <https://www.ani.gov.co/glosario/recaudo-de-peaje>



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20253050169121**

20253050169121

Fecha: **16-05-2025**

En ese sentido y de conformidad con el artículo 5° de la Ley 1508 de 2012, los recursos que por recaudo de peajes se generan en los proyectos de concesiones y de Asociaciones Público-Privadas, están condicionados al cumplimiento del objeto contractual y están destinados a la construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación y mantenimiento del corredor que corresponda.

Por otra parte, se debe resaltar que por mandato de la Ley 105 de 1993 el cobro de peaje 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 norma indicada establece que para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación se:

"(...) "ARTÍCULO 21. TASAS, TARIFAS Y PEAJES EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

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

(...)

*Todos los servicios que la Nación o sus Entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de transporte estarán sujetos al **cobro de tasas o tarifas**". (Subrayado y negrilla fuera de texto)*

En el mismo sentido, el artículo 30 de la citada Ley determina que:

"La Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

*Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización (...). **La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes. La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario implicará responsabilidad civil para la Entidad** quien, a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable". (Subrayado y negrilla fuera de texto)*

Con base en lo anterior, es posible evidenciar que el cobro de tasas, tarifas o peajes por el uso de la infraestructura, constituye uno de los mecanismos que le permiten a la Nación atender las múltiples necesidades de desarrollo de infraestructura de transporte



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20253050169121**

20253050169121

Fecha: **16-05-2025**

en el país, así como la necesidad de mantener operativamente y en condiciones seguras todas las vías que tiene a cargo la Nación. A pesar de las enormes inversiones en infraestructura que se realizan con cargo al Presupuesto General de la Nación, estos recursos no son suficientes para atender los altos costos del desarrollo de infraestructura y el mantenimiento de esta._

A su vez, este mecanismo de financiación le permite al inversionista privado recuperar la inversión realizada una vez se cumplan las condiciones legales y contractuales establecidas para el efecto. Ello, por cuanto la estructura de financiación de los contratos de concesión implica que los concesionarios deban aportar los recursos de capital propio y de deuda con los cuales se ejecute la obra, los cuales son retribuidos con los recursos de explotación económica del proyecto (v.g. peajes, aportes estatales, explotación comercial), de manera tal que se cubran los costos e inversiones efectuadas para el cumplimiento del objeto del contrato que, como se mencionó, incluye los costos de Financiación, Construcción, Rehabilitación, Operación y Mantenimiento.

Como consecuencia de ello, la instalación de los peajes a lo largo del territorio nacional, y en lo que concierne a aquellos pertenecientes a los proyectos de infraestructura concesionados por la ANI, se encuentra asociada al cubrimiento de los costos e inversiones que se generen con ocasión de la ejecución de las obras necesarias para lograr el cumplimiento del objeto contractual, según sea el caso. En esa medida, una modificación en dicha estructura, entendida como fuente de remuneración del concesionario, generaría un impacto en la estructura financiera de los proyectos de concesión al punto de romper el equilibrio económico del contrato y, consecuentemente, activar los riesgos a cargo de la entidad concedente.

De igual manera, es importante aclarar que el valor del contrato de concesión sobre la infraestructura a cargo incluye todas las obligaciones y actividades necesarias para el cumplimiento del objeto contractual, tanto en la Etapa Preoperativa como en la Etapa de Operación y Mantenimiento, y en la Etapa de reversión, así como también las labores complementarias y la asunción de los riesgos de construcción, geotécnicos, geológicos, ambientales, emergencias, de operación, administrativos, financieros y todos los demás que se desprenden de las obligaciones del Concesionario de manera global; razón por la cual, no es posible discriminar los costos por actividades ni jurisdicción territorial en los contratos de concesión, tal como sí ocurre en un contrato de obra pública.

4. Como entidad originadoras o responsables del proyecto de infraestructura, informe detalladamente la línea de tiempo para la viabilidad del recaudo del CNV en la vía Barranquilla-Cartagena, Circunvalar de la Prosperidad y los beneficios para los pobladores de la zona.

Respuesta: Se informa que, mediante radicado ANI No. 20256080161561 del 12 de mayo de 2025, la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) trasladó la solicitud al Instituto Nacional de Vías (INVIAS), con el fin de que, en el marco de sus competencias emita respuesta a dicha



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20253050169121**

20253050169121

Fecha: **16-05-2025**

petición, toda vez que es esa entidad quien obra como sujeto activo encargado de aplicar, distribuir y liquidar la CNV para este proyecto (se anexa el oficio mencionado).

5. Informe si como entidad trabajan coordinadamente con el INVIAS para la proyección del recaudo, la distribución y la inversión del mismo.

Respuesta:

Se informa que, mediante radicado ANI No. 20256080161561 del 12 de mayo de 2025, la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) trasladó la solicitud al Instituto Nacional de Vías (INVIAS), con el fin de que, en el marco de sus competencias emita respuesta a dicha petición, toda vez que es esa entidad quien obra como sujeto activo encargado de aplicar, distribuir y liquidar la CNV para este proyecto (se anexa el oficio mencionado).

6. ¿Cuál es el beneficio de la ANI al ser el sujeto pasivo del CNV?

Respuesta:

Conforme lo establecido en los artículos 243 y 244 de la ley 1819 de 2016, las entidades públicas no son sujetos pasivos de la Contribución Nacional de Valorización, esta condición fue asignada por el legislador a los eventuales contribuyentes, entiéndase por estos, los propietarios o poseedores de los bienes inmuebles que se benefician con el proyecto de infraestructura.

Adicionalmente, se informa que, mediante radicado ANI No. 20256080161561 del 12 de mayo de 2025, la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) trasladó la solicitud al Instituto Nacional de Vías (INVIAS), con el fin de que, en el marco de sus competencias emita respuesta a dicha petición, toda vez que es esa entidad quien obra como sujeto activo encargado de aplicar, distribuir y liquidar la CNV para este proyecto (se anexa el oficio mencionado).

7. Teniendo en cuenta que, el proyecto vial proviene de una asociación público-privada, de iniciativa pública, Cartagena- Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad, que se enmarca en la primera ola del programa de concesiones 4C, que mejora y amplía la infraestructura vial existente del país, ¿participaran del recaudo los socios privados de la APP?

Respuesta: Inicialmente, es necesario resaltar que en los contratos de concesión vial se estipula que los concesionarios podrán subcontratar la ejecución de los respectivos contratos; sin embargo, también se prevé que los concesionarios serán los únicos responsables ante la ANI por el cumplimiento de las obligaciones contractuales. En consecuencia, la relación contractual derivada de los contratos de concesión se establece es entre la ANI y los concesionarios, mas no con sus subcontratistas, socios o accionistas.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20253050169121**

20253050169121

Fecha: **16-05-2025**

De otra parte, se resalta lo indicado en la respuesta del punto 3, en cuanto al uso o destinación del recaudo por concepto de peajes, dado que los peajes constituyen una fuente de retribución para los concesionarios, permitiendo recuperar la inversión realizada y cubrir los costos de operación y mantenimiento de la infraestructura, entre otros. Este mecanismo de retribución se complementa con otros recursos, como las vigencias futuras pactadas en los contratos de concesión, que también forman parte de la estructura financiera del proyecto, como es el caso del proyecto Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad.

8. La concesión actual no contempla la terminación de la doble calzada de la vía Cartagena – Barranquilla y dicha concesión tiene vigencia hasta el 2040 ¿Existe algún proyecto que contemple la terminación de los 60 kilómetros restantes de la doble calzada de la vía Cartagena – Barranquilla?

Respuesta: Teniendo en cuenta que los tramos de segundas y dobles calzadas incluidos en el alcance del Contrato de Concesión No. 004 de 2014 obedecen a un estudio de tráfico, con un análisis particular de los viajes de origen a destino, se determinó la necesidad de carriles adicionales para garantizar un nivel de servicio adecuado para todos los usuarios. Este estudio consideró las proyecciones de tráfico y los patrones de desplazamiento a lo largo del corredor vial, asegurando que la infraestructura propuesta respondiera a las demandas actuales y futuras de movilidad.

Con el alcance actual del contrato, se logra satisfacer las necesidades de tráfico en la vía, ya que los tramos con calzada sencilla han demostrado ser suficientes para manejar el Tráfico Promedio Diario (TPD) actual. Los análisis realizados durante la etapa de estructuración de la concesión revelaron que el TPD en estos tramos no superaba los umbrales que justificarían la necesidad de ampliar a doble calzada. Por lo tanto, los tramos de calzada sencilla que comprenden el corredor mantienen niveles de servicio y seguridad vial adecuados, cumpliendo con los estándares de la infraestructura de cuarta generación (4G).

Esta evaluación asegura que la infraestructura vial actual es suficiente para gestionar el volumen de tráfico, proporcionando un servicio eficiente y seguro para los usuarios.

Ahora bien, mediante el Convenio Interadministrativo No. 1316 INVIAS/No.029 ANI de 2015 ha permitido la intervención de la ruta nacional 90A01, desde el PR 77+090 al PR 87+175, en el municipio de Tubará del departamento del Atlántico, correspondiente al corredor vial Cartagena - Barranquilla. Esta intervención, a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), contempla la construcción de 10,08 km de segunda calzada, la construcción de 6 puentes vehiculares y 2 puentes peatonales, además de la respectiva señalización horizontal y vertical para garantizar la seguridad vial.

Por lo anterior, se informa que mediante radicado ANI No. 20253050159591 del 9 de mayo de 2025, se trasladó la solicitud al Instituto Nacional de Vías (INVIAS), con el fin



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20253050169121**
20253050169121
Fecha: **16-05-2025**

de que, en el marco de sus competencias emita respuesta a dicha petición, toda vez que la obra correspondiente a la entrega de la doble calzada Barranquilla–Cartagena se encuentra bajo su responsabilidad.

9. ¿Cuál es el alcance de las obras por unidad funcional del proyecto Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad? ¿Cuál es el porcentaje de participación del costo según el alcance de la intervención prevista?

Respuesta: De acuerdo con la información contractual disponible, se relaciona el alcance de las obras y el valor CAPEX y OPEX por unidad funcional (costo estimado) del proyecto.

Unidad Funcional	Ubicación	Longitud Km	Alcance de las obras (Tipo Intervención)	Capex	Opex
UF 1	Anillo Vial de Crespo y La Boquilla: PR 0+000 - PR 7+500	7,5 Km	Op. y Mant. Anillo vial de crespo 2,35km Construcción segunda calzada 1,55 km Rehabilitación calzada existente y mejoramiento puentes 7,3km Construcción calzada de servicio y ciclorruta 3,21 km	\$ 205.003,28	\$ 277.406,50
UF 2	La Boquilla - PR 1+905 - PR 7+500	5,4 Km	Construcción segunda calzada mediante Viaductos - 4,7 Km	\$ 1.069.398,37	\$ 445.191,57
UF 3	Cartagena-Barranquilla- PR7+500- PR97+150	90,6 Km	Operación y mantenimiento 9,4 km Rehabilitación, operación y mantenimiento 81,18 km	\$ 42.336,94	\$ 383.887,15
UF 4	PR 97+150 (K 98+060) - PR 109+133 (K 109+860)	12 Km	Mejoramiento y adecuación a ley 105 /93 y operación y mantenimiento, mejoramiento puentes existente	\$ 130.699,46	\$ 217.547,85
UF5	PR 68+000 de la vía 2516 - PR 112+300 de la vía 9006	16,5 Km	Construcción doble calzada	\$ 425.913,15	\$ 380.349,57
UF6	Galapa-Via al Mar -Las Flores	20,1 Km	Construcción doble calzada Construcción Conexión elevada en K32+400	\$ 448.103,83	\$ 580.804,21



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20253050169121**

20253050169121

Fecha: **16-05-2025**

Los anexos se podrán consultar en la carpeta digital denominada "*PROPOSICIÓN 038-2024*" en el siguiente enlace (se recomienda respetuosamente seleccionar, copiar y pegar el enlace en navegadores como "Chrome", "Mozilla" y "Microsoft Edge").

https://anionline-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/gcubides_an_i_gov_co/EgDXU7N3NINOGX_D2kEGHgBqvYgt1MWKChYgjQdMM2-8Q?e=6fCVLV

Atentamente,

OSCAR JAVIER TORRES YARZAGARAY

Presidente

Anexos: soportes relacionados

VoBo: LILIAN MERCEDES LAZA PINEDO Coord GIT, YINA MARCELA GARCIA PINO, DAVID JULIAN SALAMANCA MOJICA, GONZALO CUBIDES SUAREZ, JOHN KEVIN POLANCO COTACHIRA, ADRIANA BARENO ROJAS VICE(E), JUAN JAVIER GUIDO GONZALEZ, MIGUEL CARO VARGAS GERENTE

Nro Rad Padre: 20254090571142

Nro Borrador: 20253050031036

GADF-F-012