Documento firmado digitalmente

GTEC

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20265030401001**
20265030401001
Fecha: **19-10-2026**

Bogotá, D.C., 19-10-2026

Doctora
SANDRA BIBIANA ARISTIZÁBAL SALEG
Secretaria General Comisión
Sexta Constitucional Permanente
CÁMARA DE REPRESENTANTES
comision.sexta@camara.gov.co
Ciudad

No. de radicado al que responde: 20264091345892

REFERENCIA: Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 009 de 2015. Proyecto Transversal del Sisga.

ASUNTO: Alcance respuesta a comunicación CSCP.3.6-549-26 - Cuestionario de la Proposición No. 14 de citación a Debate de Control Político con relación al Proyecto vial Transversal del Sisga. (Radicados ANI No. 20264091269052 y 20264091345892 del 28 de septiembre de 2026 y del 14 de octubre de 2026).

Respetada Doctora,

Mediante comunicación No. 20261081458401 (radicado ANI No. 20264091345892 del 14 de octubre de 2026), el Ministerio de Transporte trasladó a esta Agencia la comunicación citada en el asunto, mediante la cual se solicitó información en el marco de la Proposición No. 14 relacionada con el Proyecto Vial Transversal del Sisga.

Con relación a lo anterior, se informa que la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) emitió respuesta oficial mediante radicado ANI No. 20265030384141 del 6 de octubre de 2026 (adjunto), atendiendo los numerales del cuestionario dirigidos a esta Agencia, al Consorcio Interventor Sisga FR y a la Concesión Transversal del Sisga.

No obstante, en atención al traslado efectuado por el Ministerio de Transporte, mediante la presente se complementa dicho pronunciamiento y se da respuesta a los requerimientos formulados a esa cartera ministerial, en el marco de las competencias de la ANI y con fundamento en la comunicación de la Interventoría No.

Documento firmado digitalmente
GTEC

SisgaFR-430-0678-2026 (radicado ANI No. 20264091295882 del 2 de octubre de 2026), en los siguientes términos:

I. REQUERIMIENTOS DIRIGIDOS AL MINISTERIO DE TRANSPORTE

1. ***"Explique la política y las decisiones adoptadas por el Ministerio respecto de la operación, seguridad vial y estructura tarifaria del Proyecto Transversal del Sisga."***

Respuesta: El Ministerio de Transporte, en ejercicio de las competencias asignadas por la Constitución Política, la Ley 105 de 1993, la Ley 787 de 2002, la Ley 1508 de 2012 y el Decreto 087 de 2011, estructuró para el Proyecto Transversal del Sisga una política pública orientada a garantizar la adecuada prestación del servicio de infraestructura vial, la protección de los usuarios mediante la gestión integral de la seguridad vial y la sostenibilidad financiera del proyecto bajo el esquema de Asociación Público-Privada.

En materia de operación y mantenimiento, la política adoptada se materializó mediante el Contrato APP No. 009 de 2015, el cual estableció obligaciones permanentes a cargo del Concesionario relacionadas con la operación del corredor, la atención al usuario, el mantenimiento de la infraestructura, la atención de emergencias, la gestión del tráfico y la conservación de las condiciones de transitabilidad. Dichas obligaciones fueron estructuradas como obligaciones de resultado y se encuentran sujetas al cumplimiento de indicadores de desempeño, disponibilidad y niveles de servicio definidos en los Apéndices Técnicos del Contrato.

En materia de seguridad vial, el Ministerio incorporó al Proyecto un enfoque basado en la gestión integral del riesgo, mediante la implementación obligatoria de un Sistema de Gestión de Seguridad Vial orientado a la identificación, evaluación, priorización y mitigación de riesgos que puedan afectar a los usuarios de la infraestructura. En desarrollo de esta política, el Contrato exige al Concesionario implementar medidas permanentes de señalización, mantenimiento de dispositivos de seguridad vial, atención de incidentes, gestión de emergencias, monitoreo de riesgos y ejecución de acciones encaminadas a reducir la accidentalidad y mejorar continuamente las condiciones de seguridad del corredor.

Respecto de la estructura tarifaria, la política adoptada se fundamentó en los artículos 21 y 22 de la Ley 105 de 1993, modificados por la Ley 787 de 2002, que facultan a la Nación para establecer peajes, tasas y tarifas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte con el propósito de garantizar su mantenimiento, operación y desarrollo. Bajo este marco, el numeral 4.2 de la Parte Especial del Contrato APP No. 009 de 2015 incorporó la estructura tarifaria aplicable a las estaciones de peaje de Machetá y San Luis de Gaceno, así como los mecanismos de actualización de tarifas y las condiciones para la entrada en operación de dichas estaciones.

Documento firmado digitalmente
GTEC

En desarrollo de dicha política tarifaria, el Ministerio adoptó decisiones regulatorias encaminadas a establecer la estructura tarifaria inicial del Proyecto, implementar tarifas diferenciales para determinados usuarios del área de influencia, aplicar los mecanismos contractuales de actualización tarifaria y adoptar medidas extraordinarias de suspensión, congelamiento, alivio o gradualidad tarifaria cuando circunstancias sociales, económicas, operacionales o de orden público así lo requirieron.

Estas medidas se adoptaron preservando la sostenibilidad financiera del Proyecto y la ecuación económica del Contrato, en concordancia con los principios de adecuada asignación de riesgos previstos en la Ley 1508 de 2012 y desarrollados en el Capítulo XIII del Contrato APP No. 009 de 2015. En consecuencia, las decisiones regulatorias adoptadas respecto de los peajes no modificaron ni suspendieron las obligaciones de operación, mantenimiento, atención al usuario, gestión del riesgo y seguridad vial a cargo del Concesionario, las cuales permanecieron plenamente exigibles durante toda la vigencia contractual y sujetas a verificación mediante los indicadores establecidos en los Apéndices Técnicos del Contrato.

En síntesis, la política adoptada por el Ministerio de Transporte para el Proyecto Transversal del Sisga ha procurado garantizar simultáneamente la continuidad y calidad de la operación del corredor, la protección de los usuarios mediante la gestión integral de la seguridad vial y la sostenibilidad financiera del Proyecto a través de una estructura tarifaria compatible con el modelo APP, preservando en todo momento el equilibrio contractual y la adecuada prestación del servicio público de infraestructura de transporte.

2. ***"Relacione todos los actos administrativos expedidos desde 2015 sobre las estaciones de peaje Machetá y San Luis de Gaceno, indicando número, fecha, objeto, tarifas, suspensiones, reanudaciones, tarifas diferenciales y fundamento técnico y jurídico."***

Respuesta: A continuación, se relacionan los actos administrativos expedidos por el Ministerio de Transporte desde el año 2015 sobre las estaciones de peaje Machetá y San Luis de Gaceno:

ESTACIÓN DE PEAJE DE MACHETÁ

- La estructura tarifaria aplicable a la estación de peaje de Machetá se determina conforme a la metodología prevista en el numeral 4.2 de la Parte Especial del Contrato de Concesión bajo el esquema APP No. 009 de 2015. En particular, el literal c) establece las reglas para la actualización anual de las tarifas, tomando como referencia los valores previstos contractualmente, la variación del índice aplicable, la adición del aporte al Fondo de Seguridad Vial, FOSEVI, y el redondeo correspondiente. A su vez, el literal e) regula el

Documento firmado digitalmente
GTEC

momento y las condiciones para aplicar el incremento asociado a la nueva estructura tarifaria.

- Resolución 0000981 del 16 de abril de 2015, Ministerio de Transporte. Este acto administrativo estableció la estructura tarifaria inicial del Proyecto Transversal del Sisga para las estaciones de Machetá y San Luis de Gaceno. Para Machetá, ubicada en el PR 27+240 de la Ruta 5607, fijó, en pesos de diciembre de 2013 y sin incluir el aporte al Fondo de Seguridad Vial, las siguientes tarifas: categoría I, $10.300; categoría II, $12.700; categoría III, $16.300; categoría IV, $20.600; categoría V, $31.800; categoría VI, $39.800; y categoría VII, $46.200. Asimismo, estableció un valor de $7.000 por cada eje adicional a seis y creó las tarifas diferenciales IE, por $3.300, e IIE, por $8.400, sujetas al cumplimiento de los requisitos de acreditación previstos para residentes, vehículos oficiales y determinados vehículos de servicio público. La aplicación de la nueva estructura tarifaria quedó condicionada a la suscripción del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 1 o del Acta de Terminación Parcial de esa unidad, razón por la cual su expedición en 2015 no produjo inmediatamente el incremento. Su fundamento técnico estuvo constituido por los estudios de tráfico, la estructuración técnica y financiera del proyecto y la necesidad de asegurar los ingresos requeridos para la financiación, operación y mantenimiento de la infraestructura. Jurídicamente se apoyó, principalmente, en los artículos 3 y 21 de la Ley 105 de 1993, la Ley 787 de 2002, el Decreto 087 de 2011, el Decreto 4165 de 2011 y la Ley 1508 de 2012.

- Resolución 20213040001125 del 15 de enero de 2021, Ministerio de Transporte. Esta resolución modificó y amplió el régimen de tarifas diferenciales de la estación de peaje Machetá, creando las categorías IE1, por $8.600, e IIE1, por $11.000, expresadas en pesos de diciembre de 2019 y sin incluir FOSEVI. El beneficio se extendió a residentes, vehículos oficiales y determinados servicios públicos de municipios del Valle de Tenza y del área de influencia del proyecto, entre ellos Pachavita, Macanal, San Luis de Gaceno, Guateque, Santa María, Guayatá, Chinavita, La Capilla, Chivor, Garagoa, Tenza, Almeida, Sutatenza y Somondoco. El acto estableció cupos, requisitos de acceso y reglas especiales de actualización anual, según las cuales la tarifa diferencial se incrementa en la misma variación nominal aplicada a la tarifa plena correspondiente. Su fundamento técnico y social estuvo constituido por los estudios socioeconómicos, censos vehiculares, análisis de transporte público, mesas con autoridades locales, manifestaciones de las comunidades y conceptos favorables de la Interventoría y de la Oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte. Jurídicamente se fundamentó en la Ley 105 de 1993, la Ley 787 de 2002, el Decreto 087 de 2011, el Decreto 4165 de 2011, la Resolución 981 de 2015 y el Contrato de Concesión APP No. 009 de 2015. Las tarifas diferenciales reguladas por este acto comenzaron a otorgarse en Machetá desde el 16 de enero de 2021.

Documento firmado digitalmente
GTEC

- Mediante el Acta de Suspensión del 22 de enero de 2021, se suspendió desde el 23 de enero hasta el 30 de mayo de 2021, el incremento tarifario previsto para las categorías III, IV y V de la estación de peaje Machetá. Esta medida fue prorrogada sucesivamente mediante actas suscritas durante 2021 y 2022, extendiéndose hasta el 15 de enero de 2023, debido a las condiciones sociales y económicas de la zona, la inconformidad del sector transportador y el riesgo de afectaciones al orden público y a la continuidad de la operación vial. Durante dicho periodo se mantuvieron para estas categorías las tarifas anteriores debidamente actualizadas, y las diferencias de recaudo fueron tratadas conforme al mecanismo previsto en la sección 3.3, literal (i), de la Parte General del contrato

- Decreto 0050 del 15 de enero de 2023, Gobierno nacional. Este decreto ordenó no incrementar las tarifas de peaje de los vehículos que transitaran por las estaciones a cargo del Instituto Nacional de Vías y de la Agencia Nacional de Infraestructura durante su vigencia, medida que resultó aplicable a Machetá por integrar el Contrato de Concesión APP No. 009 de 2015 a cargo de la ANI. El decreto no creó categorías ni fijó valores particulares para Machetá, sino que mantuvo temporalmente las tarifas cobradas al momento de su entrada en vigor. También ordenó a la ANI aplicar los mecanismos contractuales necesarios para reconocer los efectos económicos de los ajustes no efectuados y dispuso que el Ministerio de Transporte, el INVIAS y la ANI debían restablecer y normalizar el esquema tarifario, inicialmente, a más tardar el 31 de diciembre de 2024.

- Resolución 20243040001125 del 15 de enero de 2024, Ministerio de Transporte. Este acto inició el proceso de recuperación de los ajustes suspendidos por el Decreto 0050 de 2023 y ordenó incrementar con el IPC de la vigencia 2022, equivalente al 13,12 %, las tarifas de las estaciones de peaje a cargo de la ANI y del INVIAS. Para las concesiones que hubieran efectuado incrementos antes de la expedición del Decreto 0050 de 2023, dispuso que la actualización se aplicaría en las fechas previstas en la regulación contractual correspondiente. En el peaje de Machetá, el ajuste se materializó el 16 de enero de 2024. La resolución no creó tarifas diferenciales ni fijó valores nominales específicos para Machetá, sino que estableció un incremento porcentual general. Su fundamento técnico fue la necesidad de restablecer gradualmente el esquema tarifario y reducir el riesgo de menor recaudo asumido por la ANI; jurídicamente desarrolló las instrucciones del Decreto 2287 del 29 de diciembre de 2023 y las competencias del Ministerio de Transporte establecidas en la Ley 105 de 1993 y el Decreto 087 de 2011

- Resolución 20243040035675 del 31 de julio de 2024, Ministerio de Transporte. Esta resolución ordenó incrementar, a partir del 1 de agosto de 2024, en un 4,64 % las tarifas de peaje de las estaciones a cargo del INVIAS

Documento firmado digitalmente
GTEC

y de la ANI, porcentaje equivalente al 50 % del IPC de 2023, que fue del 9,28 %. En consecuencia, el acto desarrolló una segunda etapa de la normalización gradual dispuesta después del congelamiento de 2023. Para Machetá, la actualización resultó aplicable a la totalidad de tarifas ordinarias contractuales específicas. El acto no creó nuevas tarifas diferenciales y dispuso que el componente FOSEVI continuaría regulado separadamente por la Resolución 20243040001135 del 15 de enero de 2024, que lo estableció en $500 por vehículo. Su fundamento técnico fue la aplicación gradual del IPC pendiente de 2023, evitando un aumento único de mayor impacto; jurídicamente se apoyó en las facultades tarifarias del Ministerio de Transporte y en el proceso de normalización establecido por los decretos 0050 de 2023 y 2287 de 2023.

- Resolución 20243040065055 del 31 de diciembre de 2024, Ministerio de Transporte. Este acto continuó la normalización gradual del IPC correspondiente a 2023. Ordenó incorporar, desde el 1 de enero de 2025, el 60 % del 4,64 % que continuaba pendiente, equivalente aproximadamente al 2,78 %, y dispuso aplicar, desde el 1 de abril de 2025, el porcentaje restante necesario para completar el IPC de 2023, equivalente al 9,28 %. También estableció que posteriormente debía efectuarse la actualización correspondiente al IPC de 2024, de acuerdo con la regulación contractual aplicable. La resolución no modificó directamente las categorías ni creó tarifas diferenciales para Machetá, pero sus incrementos debían aplicarse a la tarifa vigente. Su fundamento técnico fue recuperar escalonadamente la inflación pendiente, mitigar el impacto para los usuarios y avanzar en la normalización financiera de las concesiones. Jurídicamente desarrolló el mandato de restablecimiento tarifario del Decreto 0050 de 2023, el Decreto 2287 de 2023 y las facultades del Ministerio de Transporte previstas en la Ley 105 de 1993 y el Decreto 087 de 2011

- Resolución 20253040000365 del 10 de enero de 2025, Ministerio de Transporte. Esta resolución suspendió por seis meses, contados desde el día siguiente a su publicación, el cobro de los incrementos contractuales en varias estaciones a cargo de la ANI, incluyendo expresamente el peaje Machetá. Para Machetá, la suspensión recayó sobre el incremento tarifario establecido en el artículo tercero de la Resolución 981 de 2015 y en los literales (a) y (e) de la sección 4.2 de la Parte Especial del Contrato de Concesión, exclusivamente en cuanto a las categorías III, IV y V. La medida no suspendió las actualizaciones generales por IPC previstas en la Resolución 20243040065055 de 2024, las cuales debían seguir aplicándose. La resolución se fundamentó técnicamente en el alto impacto social y económico generado por los incrementos de enero de 2025, el riesgo de bloqueos y manifestaciones, la afectación al transporte de carga y la necesidad de mantener la prestación del servicio, el orden público y la continuidad de la operación vial. Jurídicamente se apoyó en el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, la Ley 787 de 2002, los numerales 6.2 y 6.15 del artículo 6 del Decreto

Documento firmado digitalmente
GTEC

087 de 2011, el Decreto 4165 de 2011, el CONPES 3760 de 2013, el régimen de asignación del riesgo tarifario del contrato y el acuerdo suscrito el 8 de enero de 2025 entre la ANI y la Concesión Transversal del Sisga S.A.S. La resolución ordenó mantener mesas de trabajo para definir una modificación permanente de la estructura tarifaria y reconoció que las diferencias de recaudo debían tratarse mediante los mecanismos de compensación previstos en el contrato.

- Resolución 20253040026415 del 7 de julio de 2025, Ministerio de Transporte. Este acto normalizó de forma gradual la estructura tarifaria de las categorías III, IV y V del peaje Machetá y sustituyó la solución temporal prevista en la Resolución 20253040000365. En primer lugar, mantuvo hasta el 15 de enero de 2026 las tarifas cobradas durante 2025, con FOSEVI incluido, así: categoría III, $13.500; categoría IV, $13.500; y categoría V, $28.300, expresadas en pesos corrientes de diciembre de 2024. En segundo lugar, estableció una senda gradual, en pesos constantes de diciembre de 2013 y sin FOSEVI: desde el 16 de enero de 2026, categoría III por $10.800, categoría IV por $12.500 y categoría V por $21.900; desde el 16 de enero de 2027, categoría III por $13.500, categoría IV por $16.600 y categoría V por $26.900; y desde el 16 de enero de 2028, categoría III por $16.300, categoría IV por $20.600 y categoría V por $31.800 (cifras expresadas en pesos de diciembre de 2013). Estos últimos valores corresponden a la estructura contractual originalmente prevista en la Resolución 981 de 2015. Las tarifas deben actualizarse con el índice contractual correspondiente al mes inmediatamente anterior, adicionar el FOSEVI vigente y aplicar el redondeo establecido en el contrato. Desde 2028, la actualización volverá a regirse plenamente por el Contrato de Concesión No. 009 de 2015.

ESTACIÓN DE PEAJE DE SAN LUIS DE GACENO

- La estructura tarifaria de la estación de peaje San Luis de Gaceno se determina conforme a la metodología de actualización prevista en el literal c) del numeral 4.2 de la Parte Especial del Contrato de Concesión No. 009 de 2015 y a las condiciones de instalación e inicio del cobro establecidas en el literal f), modificado por el Otrosí No. 8. En particular, el literal f) dispuso que la estación se instalaría cuando se suscribiera el Acta de Terminación o el Acta de Terminación Parcial de la Unidad Funcional 4 “Santa María–Aguaclara”. Asimismo, estableció que el cobro debía comenzar dentro de los primeros diez días del mes siguiente al de suscripción del acta correspondiente, previa actualización de las tarifas mediante la fórmula contractual.

- Resolución 0000981 del 16 de abril de 2015, mediante esta resolución, el Ministerio de Transporte emitió concepto vinculante previo para el establecimiento de la estación de peaje San Luis de Gaceno y fijó la estructura tarifaria aplicable tanto a esta estación como a Machetá. Para San

Documento firmado digitalmente
GTEC

Luis de Gaceno se establecieron las categorías ordinarias I a VII, el valor por eje adicional y las tarifas especiales diferenciales IE e IIE, incorporadas posteriormente en la sección 4.2 de la Parte Especial del Contrato de Concesión No. 009 de 2015. La resolución constituyó la fuente administrativa inicial para el cobro, pero su aplicación material quedó condicionada contractualmente al cumplimiento del hito asociado a la Unidad Funcional 4. Su fundamento técnico correspondió a la estructuración financiera del Proyecto Transversal del Sisga, los estudios de tráfico y la necesidad de garantizar los recursos para la operación, mantenimiento y desarrollo del corredor. Jurídicamente se sustentó principalmente en el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por la Ley 787 de 2002, el Decreto 087 de 2011, el Decreto 4165 de 2011 y la Ley 1508 de 2012.

- Resolución 0000057 del 11 de enero de 2019, este acto administrativo emitió concepto vinculante previo favorable para reubicar la estación de peaje San Luis de Gaceno desde el PR 76+425 hasta el PR 76+990 de la Ruta 5608, debido a las condiciones técnicas y de estabilidad del sitio inicialmente previsto. La modificación de ubicación fue incorporada posteriormente al Contrato de Concesión mediante el Otrosí No. 9 del 13 de octubre de 2020, que ajustó las disposiciones de la Parte Especial y las tablas correspondientes del Apéndice Técnico 1. La resolución no modificó por sí misma las categorías ni los valores tarifarios fijados por la Resolución 981 de 2015. Su alcance consistió en autorizar técnicamente el nuevo punto de instalación y cobro, manteniendo el sentido bidireccional y la vinculación de la estación con la Unidad Funcional 4.

- El 12 de julio de 2023 se suscribió el Acta de Terminación Parcial de la Unidad Funcional 4, con lo cual se configuró el hito contractual que habilitaba la instalación y el inicio del cobro. Aunque inicialmente se proyectó comenzar el recaudo el 10 de agosto de 2023, su puesta en operación se aplazó y finalmente la estación inició el cobro a las 00:00 horas del 10 de noviembre de 2023. Este inicio materializó la estructura tarifaria definida en la Resolución 981 de 2015 y actualizada conforme a las reglas del contrato, sin perjuicio de las tarifas diferenciales y suspensiones que posteriormente fueron adoptadas por el Ministerio de Transporte.

- Resolución 20233040048765 del 9 de noviembre de 2023, esta resolución modificó la tarifa diferencial IE prevista en la Resolución 981 de 2015 y creó una nueva tarifa diferencial denominada IE1 para la estación de peaje San Luis de Gaceno. La categoría IE fue fijada en $2.500, expresados en pesos de diciembre de 2022 y sin incluir FOSEVI, para determinados vehículos de categoría I de residentes de Sabanalarga y San Luis de Gaceno, vehículos oficiales y servicios públicos autorizados en las rutas definidas. La categoría IE1 se estableció igualmente en $2.500, sin FOSEVI, para determinados vehículos de categoría I de residentes de Santa María, vehículos oficiales de

ese municipio y servicios públicos de pasajeros en las rutas autorizadas. Asimismo, se establecieron 679 cupos conjuntos para usuarios de las categorías IE e IE1. La medida buscó mitigar el impacto económico y social derivado de la entrada en operación de la nueva estación para los usuarios frecuentes del área de influencia. Jurídicamente se sustentó en el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, la Ley 787 de 2002, las competencias del Ministerio de Transporte previstas en el Decreto 087 de 2011 y el marco contractual de distribución del riesgo tarifario. El cobro de la estación comenzó al día siguiente de su expedición, el 10 de noviembre de 2023, aunque la aplicación de estas tarifas diferenciales fue posteriormente suspendida de forma temporal.

- Resolución 20233040049925 del 19 de noviembre de 2023, Este acto administrativo suspendió por sesenta días calendario, desde las 00:00 horas del 20 de noviembre de 2023 hasta el 20 de enero de 2024, el cobro de las categorías I y II en la estación de peaje San Luis de Gaceno. También suspendió parcialmente, durante el mismo periodo, las tarifas de las categorías III y IV para vehículos cuyos propietarios fueran residentes de Santa María, San Luis de Gaceno y Sabanalarga y estuvieran incluidos en los censos vehiculares remitidos por las alcaldías. Adicionalmente, suspendió temporalmente la aplicación de la Resolución 20233040048765 de 2023 y, por lo tanto, las tarifas diferenciales IE e IE1. Su fundamento estuvo relacionado con las manifestaciones, bloqueos e inconformidades presentadas después del inicio del recaudo, así como con la necesidad de mantener el diálogo con las comunidades y evitar afectaciones al orden público y a la movilidad del corredor. La afectación económica derivada del menor recaudo debía atenderse mediante el mecanismo de compensación previsto en la sección 3.3(i) de la Parte General del contrato. La medida tuvo carácter transitorio y respondió a la inconformidad manifestada por las comunidades después del inicio del recaudo, con el propósito de mantener los espacios de diálogo y avanzar en la concertación de una tarifa diferencial concreta para los usuarios del área de influencia.

- Resolución 20243040000065 del 3 de enero de 2024, La resolución estableció temporalmente una tarifa diferencial para los vehículos de las categorías III y IV cuyos propietarios fueran residentes de los municipios de Villanueva y Monterrey y estuvieran incluidos en los censos vehiculares enviados por las respectivas alcaldías. Su vigencia inicial se extendió hasta el 20 de enero de 2024 y tomó como referencia las tarifas aplicables para las mismas categorías en el peaje Machetá. Asimismo, modificó el parágrafo primero del artículo 2 de la Resolución 20233040049925 de 2023 para establecer cupos específicos destinados a los beneficiarios censados de las categorías III y IV de Santa María, San Luis de Gaceno y Sabanalarga. La decisión respondió al impacto económico del peaje sobre el transporte de carga recurrente entre Boyacá y Casanare, particularmente sobre la comercialización de productos

agropecuarios, materias primas y bienes esenciales. La medida tuvo carácter transitorio y respondió a la inconformidad manifestada por las comunidades después del inicio del recaudo, con el propósito de mantener los espacios de diálogo y avanzar en la concertación de una tarifa diferencial concreta para los usuarios del área de influencia.

- Resolución No 20243040001725 del 19 de enero de 2024, este acto prorrogó hasta el 20 de febrero de 2024 la suspensión del cobro de las categorías I y II y la suspensión parcial de las categorías III y IV para los vehículos censados de Santa María, San Luis de Gaceno y Sabanalarga. A partir del 21 de febrero de 2024, dispuso reactivar el cobro de las tarifas plenas para los vehículos que no estuvieran incluidos en los censos, mientras que para los vehículos censados de las categorías I, II, III y IV prorrogó la suspensión hasta el 20 de junio de 2024. La resolución también mantuvo, desde el 21 de enero hasta el 20 de junio de 2024, las tarifas temporales para las categorías III y IV de residentes censados de Villanueva y Monterrey, así: $11.800 para categoría III y $11.800 para categoría IV, valores que incluían FOSEVI y correspondían a las tarifas vigentes para esas categorías en el peaje Machetá. Su fundamento técnico y social estuvo asociado a la continuidad de las mesas de diálogo, las solicitudes de las comunidades y transportadores, y la necesidad de reducir el riesgo de bloqueos. Desde la perspectiva financiera, se estimó que el Fondo de Contingencias disponía de recursos suficientes para reconocer el menor recaudo y evitar afectaciones al VPIP acumulado o al equilibrio económico del contrato. A partir del 21 de junio de 2024 estaba previsto reactivar el cobro automático para todas las categorías, salvo que se adoptara una nueva medida.

- Resolución 20243040006735 del 21 de febrero de 2024, esta resolución reglamentó los cupos correspondientes a los beneficios establecidos por la Resolución 20243040001725 de 2024. Para Santa María, San Luis de Gaceno y Sabanalarga estableció 1.246 cupos para vehículos de las categorías I y II y 76 cupos para vehículos de las categorías III y IV, respecto de los cuales se suspendió el cobro hasta el 20 de junio de 2024. Para Villanueva y Monterrey fijó 94 cupos para vehículos de las categorías III y IV, beneficiarios de las tarifas temporales previstas en la Resolución 20243040001725. La medida tuvo carácter transitorio y respondió a la inconformidad manifestada por las comunidades después del inicio del recaudo, con el propósito de mantener los espacios de diálogo y avanzar en la concertación de una tarifa diferencial concreta para los usuarios del área de influencia. Desde la Agencia se avaló la incorporación de los censos y la ampliación de la cobertura temporal. Jurídica y financieramente se aplicó el mecanismo de riesgo tarifario previsto en las secciones 13.3(n) y 3.3(i) de la Parte General, con cargo inicial al Fondo de Contingencias y, subsidiariamente, a la Subcuenta Excedentes ANI

Documento firmado digitalmente
GTEC

- Resolución 20243040031975 del 12 de julio de 2024, Esta resolución suspendió el cobro automático de las tarifas para la totalidad de las categorías de la estación de peaje San Luis de Gaceno durante cuatro meses, contados a partir del día siguiente a su publicación. La suspensión se fundamentó en las emergencias ocurridas desde finales de mayo de 2024, incluyendo deslizamientos, avenidas torrenciales, pérdida parcial y total de banca, socavaciones y afectaciones de puentes en las unidades funcionales 3 y 4. Estas situaciones ocasionaron el cierre de la Ruta Nacional 5608 y generaron declaratorias territoriales de calamidad pública y alerta roja. La Interventoría concluyó que las condiciones del corredor impedían el tránsito continuo de bienes y servicios y producían efectos adversos sobre el abastecimiento, la movilidad, el turismo y la economía regional.

- La Resolución 20253040005505 del 21 de febrero de 2025 estableció temporalmente, hasta el 31 de marzo de 2025, el cobro exclusivo de $500 correspondiente al FOSEVI para los vehículos censados de las categorías I, II, III y IV de San Luis de Gaceno, Santa María y Sabanalarga. Los vehículos no incluidos en los censos debían pagar la tarifa plena. La medida se fundamentó en las afectaciones de transitabilidad del corredor, las solicitudes de las comunidades y la necesidad de mantener un alivio económico transitorio mientras se definía una solución tarifaria. El menor recaudo debía ser atendido mediante los mecanismos de compensación previstos en el Contrato de Concesión. La medida constituyó un alivio provisional mientras la ANI adelantaba la socialización y concertación necesaria para lograr un acuerdo con las comunidades sobre una tarifa diferencial definitiva. El acto señala expresamente que, de no alcanzarse un consenso, volverían a regir las tarifas previstas en la Resolución 20233040048765 de 2023.

- Resolución 20253040041885 del 14 de octubre de 2025, la Resolución 20253040041885 del 14 de octubre de 2025 suspendió temporalmente, hasta el 15 de enero de 2026, el cobro de las tarifas para todas las categorías vehiculares de la estación de peaje San Luis de Gaceno. La suspensión se sustentó en las afectaciones causadas por la temporada invernal de 2025, especialmente cierres, pérdidas de banca, restricciones de movilidad y afectaciones económicas y sociales en el área de influencia. El acto dispuso que el cobro se reanudaría el 16 de enero de 2026, aplicando la estructura tarifaria vigente o aquella que posteriormente la modificara, adicionara o sustituyera, y que el menor recaudo debía compensarse conforme al Contrato de Concesión.

Se adjuntan, como anexos los documentos previamente relacionados, los cuales se encuentran disponibles para su consulta en el enlace dispuesto al final del documento (**Carpeta "Respuesta 2"**).

Documento firmado digitalmente
GTEC

3. ***"Informe cuál es actualmente la tarifa aplicable en cada estación de peaje, discriminada por categoría vehicular, y explique su fórmula de actualización."***

Respuesta: A continuación, se relaciona la tarifa actual aplicable en cada estación de peaje, discriminada por categoría vehicular, y explique su fórmula de actualización.

ESTACIÓN DE PEAJE DE MACHETÁ

Categoría		Tarifa AÑO 2026 (Sin FOSEVI)	Tarifa AÑO 2026 (Con FOSEVI)
I	Automóviles, Camperos, Camionetas, Microbuses con ejes llanta sencilla	$ 19.847	$ 20.400
II	Buses, Busetas, Microbuses con eje trasero de llanta doble	$ 24.247	$ 24.800
III	Camiones pequeños de 2 ejes	$ 20.647	$ 21.200
IV	Camiones grandes de 2 ejes	$ 23.947	$ 24.500
V	Vehículos de 3 y 4 ejes	$ 41.947	$ 42.500
VI	Vehículos de 5 ejes	$ 76.247	$ 76.800
VII	Vehículos de 6 ejes	$ 88.447	$ 89.000
EA	Eje Adicional	$ 13.300	$ 13.300
IE	Categoría I Especial	$ 10.547	$ 11.100
IIE	Categoría II Especial	$ 18.547	$ 19.100
IE 1	Categoría I Especial 1	$ 14.847	$ 15.400
IIE 1	Categoría II Especial 1	$ 18.647	$ 19.200

Las tarifas plenas de la estación de peaje Machetá se determinan y actualizan anualmente de conformidad con el numeral 4.2, "Estructura Tarifaria", de la Parte Especial del Contrato de Concesión bajo el esquema APP No. 009 de 2015. En particular, el literal c) establece la metodología de actualización, tomando como base los valores contractuales, actualizados mediante la variación del índice previsto en el contrato. Al resultado se adiciona el valor vigente del aporte al Fondo de Seguridad Vial, FOSEVI, y se aplica el mecanismo contractual de redondeo a la centena más cercana.

Por su parte, la actualización anual de las tarifas diferenciales IE, IIE, IE1 e IIE1 se efectúa conforme a los artículos segundo y tercero de la Resolución 20213040001125 del 15 de enero de 2021. Esta metodología no consiste simplemente en aplicar el IPC sobre la tarifa diferencial del año anterior, sino en adicionarle la diferencia registrada por la tarifa plena de la categoría vehicular equivalente. En consecuencia, las tarifas IE e IE1 se actualizan con la diferencia de la tarifa plena actualizada con la del año inmediatamente anterior de categoría I, y así

Documento firmado digitalmente
GTEC

mismo para las tarifas de las categorías IIE e IIE1 estas se actualizan con la diferencia nominal de la tarifa plena de categoría II.

Una vez determinada la tarifa diferencial, se adiciona el valor vigente del FOSEVI y se efectúa el redondeo a la centena más cercana. Las tarifas resultantes rigen desde el 16 de enero de cada año hasta el 15 de enero del año siguiente.

ESTACIÓN DE PEAJE DE SAN LUIS DE GACENO

Categoría		Tarifa AÑO 2026 (Sin FOSEVI)	Tarifa AÑO 2026 (Con FOSEVI)
I	Automóviles, Camperos, Camionetas, Microbuses con ejes llanta sencilla	$ 19.747	$ 20.300
II	Buses, Busetas, Microbuses con eje trasero de llanta doble	$ 24.347	$ 24.900
III	Camiones pequeños de 2 ejes	$ 31.147	$ 31.700
IV	Camiones grandes de 2 ejes	$ 39.347	$ 39.900
V	Vehículos de 3 y 4 ejes	$ 60.947	$ 61.500
VI	Vehículos de 5 ejes	$ 76.047	$ 76.600
VII	Vehículos de 6 ejes	$ 88.447	$ 89.000
EA	Eje Adicional	$ 13.300	$ 13.300
IE	Categoría I Especial	$ 2.947	$ 3.500
IE1	Categoría I Especial 1	$ 16.047	$ 16.600
IIE	Categoría II Especial	$ 2.947	$ 3.500

Las Categorías Plenas de la estación de peaje de San Luis de Gaceno se calcularon y actualizan anualmente de conformidad a lo establecido en Numeral 4.2 *Estructura Tarifaria* de la Parte Especial del Contrato de Concesión No 009 de 2015. En particular, el literal f) establece las reglas para la actualización anual de las tarifas, tomando como referencia los valores previstos contractualmente, la variación del índice aplicable, la adición del aporte al Fondo de Seguridad Vial, FOSEVI, y el redondeo correspondiente.

Por otra parte, la actualización anual de las categorías Especiales IE, IE1 de la estación de peaje de San Luis de Gaceno, corresponde a lo establecido en el Articulo Segundo y Tercero de la Resolución del Ministerio de Transporte No 20233040048765 de 09 de noviembre de 2023, la cual establece una metodología de incrementos establecida de conformidad con el estudio de la Agencia Nacional de Infraestructura. Una vez aplicada la actualización anual correspondiente, la Tarifa IE y IE1 para la Estación de Peaje Machetá regirá desde el dieciséis (16) de enero de cada año hasta el quince (15) de enero del año siguiente.

4. ***"Indique qué condiciones contractuales, técnicas y de disponibilidad de la infraestructura deben cumplirse para autorizar o mantener el cobro en cada estación."***

Documento firmado digitalmente
GTEC

Respuesta: Para la estación de peaje Machetá, el hito contractual se cumplió con la suscripción del Acta de Terminación Parcial de la Unidad Funcional 1, el 26 de agosto de 2020. Esta acta habilitó contractualmente la aplicación de la estructura tarifaria prevista en la Resolución 0000981 del 16 de abril de 2015, de conformidad con el literal e) del numeral 4.2 de la Parte Especial. Sin embargo, mediante acta del 9 de septiembre de 2020 se suspendió la aplicación del incremento tarifario desde el 10 de septiembre de 2020 hasta el 15 de enero de 2021. En consecuencia, la aplicación de la estructura tarifaria se retomó a partir del 16 de enero de 2021, fecha en la cual empieza contractualmente la aplicación de la estructura tarifaria de la estación de peaje de Machetá.

Para la estación de peaje San Luis de Gaceno, el hito contractual se cumplió con la suscripción del Acta de Terminación Parcial de la Unidad Funcional 4 "Santa María–Aguaclara", el 12 de julio de 2023. Conforme al literal f) del numeral 4.2 de la Parte Especial, modificado por el Otrosí No. 8, dicha acta habilitó la instalación de la estación y la aplicación de la estructura tarifaria fijada en la Resolución 0000981 de 2015. Aunque contractualmente el recaudo debía comenzar dentro de los primeros diez días del mes siguiente, su inicio fue aplazado y se materializó el 10 de noviembre de 2023, aplicando la estructura de la Resolución 981 de 2015 y las tarifas diferenciales establecidas mediante la Resolución 20233040048765 del 9 de noviembre de 2023.

Así mismo la autorización del cobro de las estaciones de peaje, se dio en primer lugar del cumplimiento del hito contractual y así mismo se da mediante una resolución expedida por el Ministerio de Transporte que establezca la ubicación, categorías y tarifas aplicables. En el Proyecto Transversal del Sisga, esta condición se cumplió mediante la Resolución 0000981 del 16 de abril de 2015, posteriormente modificada y complementada por los actos administrativos expedidos para cada estación.

Por otra parte, las obligaciones en relación a las condiciones técnicas y de disponibilidad de la infraestructura de recaudo o estación de peaje estas disposiciones obligan al Concesionario a disponer, operar y mantener la infraestructura física, los carriles, cabinas, equipos de recaudo, sistemas de clasificación vehicular, dispositivos de control, sistemas de comunicación, mecanismos de seguridad, registros, auditoría, manejo de dinero y demás elementos necesarios para prestar el servicio. También exigen controlar el tránsito en el área de peaje y atender los niveles de servicio relacionados con la capacidad y las colas de vehículos, esto de conformidad a las obligaciones contempladas en el Apéndice Técnico No 2 en el Capítulo 3 Operación del Proyecto.

Sin embargo, se debe precisar que estas obligaciones técnicas tienen, en principio, la naturaleza de obligaciones de operación, calidad, disponibilidad y desempeño, y no de condiciones autónomas para autorizar o mantener el cobro. Su incumplimiento

Documento firmado digitalmente
GTEC

puede originar requerimientos de la Interventoría del proyecto en calidad de supervisión del Contrato de Concesión, multas, planes de mejora u otros mecanismos contractuales, pero no implica automáticamente la suspensión del recaudo.

5. ***"Explique si el Ministerio verificó el cumplimiento de esas condiciones antes de la apertura, reanudación o incremento del cobro. Remita los conceptos técnicos que sustentaron cada decisión."***

Respuesta: El Ministerio de Transporte, en ejercicio de las competencias previstas en la Ley 105 de 1993 y en el Decreto 087 de 2011, expidió las resoluciones mediante las cuales se estableció, modificó, suspendió o reanudó la estructura tarifaria aplicable a las estaciones de peaje Machetá y San Luis de Gaceno. Previamente a la expedición de cada acto administrativo, el Ministerio evaluó los antecedentes y soportes técnicos, jurídicos, sociales, contractuales y financieros remitidos principalmente por la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI, junto con los conceptos y verificaciones efectuados por la Interventoría del Contrato de Concesión No. 009 de 2015.

En el caso de la estación de peaje Machetá, el Ministerio de Transporte estableció las categorías y tarifas mediante la Resolución 0000981 del 16 de abril de 2015, con fundamento en los estudios de estructuración técnica, financiera y de tráfico del Proyecto Transversal del Sisga. Sin embargo, la aplicación material de la estructura tarifaria estaba condicionada al cumplimiento del hito contractual establecido en el numeral 4.2 de la Parte Especial del Contrato de Concesión.

El cumplimiento de esta condición fue acreditado con la suscripción del Acta de Terminación Parcial de la Unidad Funcional 1 del 26 de agosto de 2020, verificada por la ANI y la Interventoría conforme a las reglas definidas en el Contrato de Concesión No 009. Por tanto, el Ministerio no suscribió el Acta de Terminación Parcial ni efectuó directamente la verificación técnica de las obras de la UF1, sino que consideró los documentos contractuales expedidos por las instancias responsables de dicho seguimiento.

Para la estación de peaje San Luis de Gaceno, la Resolución 0000981 del 16 de abril de 2015 emitió el concepto vinculante previo para su establecimiento y definió la estructura tarifaria inicial. Posteriormente, la Resolución 0000057 del 11 de enero de 2019 emitió concepto favorable para su reubicación al PR 76+990 de la Ruta 5608, con fundamento en los análisis técnicos relacionados con las condiciones del sitio inicialmente previsto.

La condición contractual para instalar la estación e iniciar el cobro se cumplió con la suscripción del Acta de Terminación Parcial de la Unidad Funcional 4 "Santa María–Aguaclara" del 12 de julio de 2023. Dicho cumplimiento fue verificado en el marco del Contrato de Concesión por la ANI y la Interventoría, conforme al literal f) del

numeral 4.2 de la Parte Especial, modificado por el Otrosí No. 8. A partir de esta acta se habilitó contractualmente la instalación y el inicio del recaudo, aunque su aplicación efectiva fue aplazada por consideraciones sociales y de orden público hasta el 10 de noviembre de 2023.

En conclusión, el Ministerio de Transporte verificó que las decisiones de establecimiento, modificación, suspensión, reanudación o normalización tarifaria estuvieran respaldadas por los análisis **técnicos, jurídicos, contractuales, sociales y financieros correspondientes**. No obstante, la verificación directa del cumplimiento de las obligaciones contractuales, técnicas y de disponibilidad de la infraestructura fue realizada por la ANI, con apoyo de la Interventoría. El Ministerio valoró estos soportes dentro del procedimiento administrativo y expidió las resoluciones correspondientes en ejercicio de su competencia regulatoria.

Ahora bien, atendiendo a la solicitud, se informa que los conceptos técnicos que respaldan cada acto administrativo se encuentran consignados en la parte considerativa de cada resolución. Por lo anterior, mediante el link dispuesto al final del documento, se adjuntan los actos administrativos expedidos para cada estación de peaje, en cuyos considerandos se incluyen todos los criterios y conceptos técnicos, jurídicos, sociales, contractuales y financieros, tenidos en cuenta para su expedición **(Ver Carpeta "Respuesta 2").**

6. ***"Informe qué medidas puede adoptar el Ministerio cuando el corredor no garantice condiciones suficientes de transitabilidad, seguridad, calidad o nivel de servicio."***

Respuesta: El Ministerio de Transporte, en ejercicio de las competencias asignadas por los artículos 24, 334 y 365 de la Constitución Política, la Ley 105 de 1993, la Ley 769 de 2002, el Decreto 087 de 2011 y demás normas aplicables al Sector Transporte, **puede adoptar medidas regulatorias y de control destinadas a proteger la seguridad vial, preservar la infraestructura de transporte y garantizar la prestación segura y eficiente del servicio público de transporte**.

La Ley 769 de 2002 establece expresamente que el derecho a circular libremente por el territorio nacional está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes, y reconoce al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito. Asimismo, la Ley 105 de 1993 asigna al Estado funciones de planeación, regulación, control y vigilancia de la infraestructura de transporte, con el propósito de asegurar su adecuada operación, mantenimiento y desarrollo.

En consecuencia, cuando las condiciones de transitabilidad, estabilidad geotécnica, capacidad estructural, seguridad vial o nivel de servicio de un corredor vial puedan comprometer la seguridad de los usuarios o la adecuada prestación del servicio, el

Documento firmado digitalmente
GTEC

Ministerio, con fundamento en estudios y conceptos técnicos emitidos por las autoridades competentes, puede adoptar medidas tales como:

- Restricciones temporales o permanentes a la circulación de determinadas categorías de vehículos.
- Limitaciones de peso, carga, dimensiones o configuraciones vehiculares.
- Implementación de controles operacionales especiales para la gestión segura del tránsito.
- Establecimiento de restricciones horarias o sectoriales de circulación.
- Implementación de desvíos temporales o esquemas especiales de manejo de tráfico.
- Cierres parciales o totales de la infraestructura cuando las condiciones técnicas y de seguridad así lo exijan.
- Coordinación de acciones preventivas, correctivas o de emergencia con las entidades nacionales y territoriales competentes.

Estas medidas tienen carácter preventivo y buscan evitar la materialización de riesgos derivados de fenómenos naturales, movimientos en masa, pérdida de banca, afectaciones estructurales, socavaciones, fallas geotécnicas, emergencias operacionales o cualquier circunstancia que pueda comprometer la seguridad vial, la movilidad o la estabilidad de la infraestructura.

Tratándose del Contrato APP No. 009 de 2015, dichas facultades regulatorias coexisten con las responsabilidades contractuales de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y del Concesionario. Corresponde a la ANI, como entidad contratante y administradora del Contrato, ejercer el seguimiento, control y verificación del cumplimiento de las obligaciones contractuales, adelantar las actuaciones previstas cuando se presenten afectaciones a la operación o a los niveles de servicio y verificar, a través de la Interventoría del proyecto, el cumplimiento de los indicadores de disponibilidad, operación, mantenimiento y seguridad vial establecidos en los Apéndices Técnicos.

Por su parte, el Concesionario tiene la obligación permanente de operar, mantener y conservar la infraestructura, implementar las medidas de gestión del riesgo, desarrollar el Sistema de Gestión de Seguridad Vial, atender emergencias, mantener condiciones adecuadas de transitabilidad y seguridad vial y cumplir los niveles de servicio establecidos contractualmente. Estas obligaciones son de resultado y permanecen plenamente exigibles durante toda la vigencia contractual. Conforme al Contrato APP No. 009 de 2015, dichas obligaciones no se suspenden ni se reducen por la existencia de restricciones operacionales, medidas regulatorias de tránsito o decisiones que afecten temporalmente el esquema tarifario.

En consecuencia, cuando el corredor no garantice condiciones suficientes de transitabilidad, seguridad, calidad o nivel de servicio, el Ministerio de Transporte puede adoptar las medidas regulatorias necesarias para proteger a los usuarios y la

Documento firmado digitalmente
GTEC

infraestructura; la ANI debe ejercer las actuaciones contractuales de seguimiento y control correspondientes; y el Concesionario debe implementar las acciones técnicas, operacionales, de mantenimiento, gestión del riesgo y seguridad vial necesarias para restablecer las condiciones exigidas por el Contrato APP No. 009 de 2015, garantizando la continuidad y seguridad de la operación del corredor.

De conformidad con lo anterior, los actos administrativos y las resoluciones expedidas por el Ministerio de Transporte mediante los cuales se adoptan restricciones, controles o medidas especiales de tránsito se encuentran debidamente motivados y sustentados en los estudios previos, informes técnicos, conceptos especializados y demás soportes requeridos para cada caso, de manera que exista una relación objetiva entre las condiciones identificadas en la infraestructura y la medida administrativa adoptada. Dichos soportes permiten establecer la necesidad, alcance, temporalidad y proporcionalidad de la decisión, particularmente cuando se encuentran involucrados aspectos asociados a la seguridad vial, capacidad estructural, estabilidad geotécnica, condiciones de transitabilidad o protección de la infraestructura y de los usuarios. En consecuencia, las medidas que adopte el Ministerio deben responder a una evaluación técnica previa y contar con la trazabilidad documental suficiente que permita justificar su adopción, modificación o levantamiento, según evolucionen las condiciones que dieron origen a la respectiva decisión.

7. ***"Indique si actualmente se estudia suspender, reducir, diferir o establecer tarifas diferenciales en alguno de los peajes del proyecto. Explique las razones y el estado de cada actuación."***

Respuesta: Actualmente se encuentra en estudio y revisión una propuesta de resolución para la expedición de un nuevo acto administrativo para establecer tarifas diferenciales en la estación de peaje San Luis de Gaceno. La actuación se adelanta a partir de la gestión de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, y de los acuerdos alcanzados con los potenciales beneficiarios de los municipios de San Luis de Gaceno y Santa María, en el departamento de Boyacá, y Sabanalarga, en el departamento de Casanare. Para tal efecto, se viene consolidando la información técnica, jurídica, financiera, contractual, social y de riesgos por parte de la interventoría del proyecto para posterior remitir la viabilidad a la entidad requerida para sustentar la eventual modificación de la estructura tarifaria y su posterior remisión al Ministerio de Transporte.

La necesidad de establecer este nuevo esquema diferencial se originó en las manifestaciones e inquietudes de las comunidades frente al impacto económico de la entrada en operación de la estación y a las condiciones de seguridad y transitabilidad del corredor. Estas circunstancias hicieron necesario fortalecer los espacios de información, diálogo y concertación institucional, con el propósito de identificar alternativas que permitieran la operación del peaje con las condiciones

socioeconómicas y las necesidades de movilidad de los usuarios recurrentes de su área de influencia.

En desarrollo de esta actuación, la ANI adelantó mesas de socialización y concertación con las comunidades, autoridades territoriales y representantes del sector transportador. En dichos espacios se analizaron las condiciones de acceso al beneficio, los grupos de usuarios que requieren tratamiento diferencial y las categorías vehiculares que debían ser consideradas. El proceso permitió definir una propuesta para vehículos livianos, transporte público y vehículos de carga de los tres municipios, con especial atención a los usuarios que, por razones de residencia, actividad económica o prestación de servicios, utilizan regularmente la estación.

La necesidad identificada por las comunidades se materializó mediante la elaboración y remisión de censos municipales de vehículos. Las administraciones de San Luis de Gaceno, Santa María y Sabanalarga recopilaron, revisaron y validaron la información de los potenciales beneficiarios, asumiendo la responsabilidad sobre los datos reportados. Estos censos permiten identificar a los usuarios que mantienen una relación efectiva con el territorio y constituyen el soporte para determinar los cupos, evitar la aplicación indiscriminada del beneficio y garantizar la trazabilidad de los vehículos autorizados.

La actuación se encuentra en etapa de consolidación, revisión y validación de soportes, previa a la expedición del correspondiente acto administrativo, en conclusión, actualmente se estudia establecer un nuevo esquema de tarifas diferenciales para la estación de peaje San Luis de Gaceno. La medida se justifica en las necesidades sociales, económicas y de movilidad identificadas en los municipios del área de influencia y en los acuerdos alcanzados durante las mesas de concertación. Las alcaldías de San Luis de Gaceno, Santa María y Sabanalarga remitieron y validaron los censos municipales, los cuales constituyen la base para identificar los potenciales beneficiarios y definir los cupos correspondientes

8. ***"Informe qué seguimiento ha realizado el Ministerio a los puntos críticos, pérdidas de banca, deslizamientos, túneles, drenajes, señalización y demás riesgos reportados en el corredor."***

Respuesta: El Ministerio de Transporte ejerce un seguimiento enfocado en la articulación sectorial, el control macro de la política pública vial y la gestión de contingencias, toda vez que la supervisión técnica, operativa y la gestión contractual directa del Contrato de Concesión APP No. 009 de 2015 son competencia legal de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y de la interventoría del proyecto. En este marco, el Ministerio realiza el monitoreo mediante la solicitud periódica de informes ejecutivos a la ANI sobre el estado de los puntos críticos, la evaluación de las alertas formuladas por autoridades territoriales y veedurías ciudadanas, y la articulación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) para revisar las condiciones de movilidad y señalización en los tramos de riesgo.

Documento firmado digitalmente
GTEC

Asimismo, ante la ocurrencia de emergencias viales por pérdidas de banca o deslizamientos que afecten la conectividad del corredor, el Ministerio interviene activamente a través del Puesto de Mando Unificado (PMU) y de mesas de trabajo interinstitucionales con la ANI, el concesionario y la Dirección de Tránsito y Transporte (DITRA). De este modo, se exige la activación de los planes de contingencia aprobados, se supervisan los tiempos de respuesta e inventarios de obras de estabilización en trámite, y se efectúa el seguimiento institucional a los compromisos asumidos con las comunidades de la zona de influencia del proyecto.

9. ***"Explique qué coordinación ha adelantado con la ANI, la ANSV, la Superintendencia de Transporte y las entidades territoriales para disminuir la accidentalidad y atender los puntos críticos."***

Respuesta: La coordinación institucional relacionada con el Proyecto Transversal del Sisga se desarrolla dentro del marco de gobernanza previsto en la Ley 105 de 1993, la Ley 769 de 2002, la Ley 1702 de 2013, la Ley 2251 de 2022, el Decreto 087 de 2011 y el Decreto 1430 de 2022, mediante el cual se adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031. Este marco normativo incorpora el enfoque de Sistema Seguro, conforme al cual la seguridad vial constituye una responsabilidad compartida entre las autoridades públicas, los administradores de infraestructura, los operadores del transporte y los usuarios de las vías.

De conformidad con el artículo 1 de la Ley 769 de 2002, **corresponde al Ministerio de Transporte, como autoridad suprema de tránsito, definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito, bajo los principios de seguridad de los usuarios, movilidad y calidad del servicio**. A su vez, el artículo 1 y los numerales 2.2, 2.4 y 2.7 del artículo 2 del Decreto 087 de 2011 le atribuyen la formulación de la política pública de transporte, tránsito, infraestructura y seguridad vial, así como la coordinación de las actuaciones sectoriales necesarias para garantizar condiciones seguras de circulación.

En desarrollo de estas competencias, **el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031** establece que la reducción de la siniestralidad requiere mecanismos permanentes de coordinación, cooperación e intercambio de información entre las entidades responsables de la infraestructura, la movilidad, el control, la vigilancia y la gestión del riesgo. Dicho Plan reconoce expresamente la coordinación y la cooperación institucional como pilares para la identificación, priorización e intervención de puntos críticos de accidentalidad y para la gestión integral de los riesgos presentes en la infraestructura vial.

Dentro de esta arquitectura institucional:

Documento firmado digitalmente
GTEC

- El Ministerio de Transporte ejerce la rectoría sectorial, orienta la política pública de seguridad vial y coordina las actuaciones institucionales requeridas para la gestión de riesgos y la protección de los usuarios.

- La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), de conformidad con los artículos 3 y 4 del Decreto 4165 de 2011, administra los contratos de concesión, realiza seguimiento a su ejecución, evalúa riesgos, verifica los niveles de servicio y controla el cumplimiento de las obligaciones contractuales relacionadas con la operación, mantenimiento y seguridad vial de la infraestructura concesionada.

- La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), en desarrollo de las funciones previstas en la Ley 1702 de 2013 y los lineamientos de la Ley 2251 de 2022, apoya técnicamente la identificación y tratamiento de factores de riesgo, la implementación del enfoque de Sistema Seguro y la definición de estrategias orientadas a la reducción de la siniestralidad vial.

- La Superintendencia de Transporte, en ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control, contribuye a verificar el cumplimiento de las obligaciones legales aplicables a los actores sometidos a su supervisión y al fortalecimiento de las condiciones de prestación del servicio de transporte.

- Las entidades territoriales participan en la identificación de necesidades de movilidad, la gestión de emergencias, la atención de puntos críticos, la implementación de medidas operacionales y de tránsito, y la adopción de acciones complementarias para la protección de los usuarios y la mitigación de riesgos dentro de sus jurisdicciones.

Adicionalmente, **el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031** contempla instancias de articulación como el Comité Operativo de Seguridad Vial, las Mesas de Articulación Institucional y los Consejos Territoriales de Seguridad Vial, concebidos como espacios de coordinación para la atención de riesgos, la reducción de la accidentalidad y la implementación de acciones de seguridad vial en los diferentes niveles territoriales.

En el caso específico del Contrato APP No. 009 de 2015, esta coordinación se complementa con las obligaciones contractuales previstas en los Apéndices Técnicos 2, 3 y 4, que exigen al Concesionario identificar peligros, evaluar riesgos, implementar el Sistema de Gestión de Seguridad Vial, ejecutar medidas de mitigación, intervenir condiciones inseguras de la infraestructura, reducir la accidentalidad y mantener condiciones adecuadas de seguridad vial. De manera concurrente, la ANI, con apoyo de la Interventoría del proyecto, verifica el cumplimiento de estas obligaciones mediante indicadores de desempeño, disponibilidad, operación, mantenimiento y seguridad vial establecidos contractualmente.

En consecuencia, la coordinación adelantada entre el Ministerio de Transporte, la ANI, la ANSV, la Superintendencia de Transporte y las entidades territoriales se encuentra orientada a la gestión integral del riesgo vial, la identificación y atención de puntos críticos de siniestralidad, la implementación de medidas preventivas y correctivas, la mejora continua de la infraestructura y la protección de la vida e integridad de los usuarios, conforme a las competencias legales de cada entidad, los lineamientos del Sistema Seguro y las obligaciones previstas en el Contrato APP No. 009 de 2015.

10. ***"Informe si las modificaciones contractuales y los otrosíes del Contrato 009 de 2015 afectaron los supuestos técnicos o económicos empleados para fijar las tarifas. Sustente documentalmente la respuesta."***

Respuesta: De acuerdo con la revisión efectuada al Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 009 de 2015 y a los Otrosí No. 1 al No. 11, se considera necesario distinguir entre: (i) modificaciones que guardan relación con la localización, entrada en operación y condiciones contractuales de la Estación de Peaje San Luis de Gaceno; y (ii) modificaciones de los supuestos económicos utilizados para determinar la estructura y los valores tarifarios.

Desde esta perspectiva, no se evidencia que los Otrosí suscritos hayan modificado los supuestos económicos que sirvieron de base para la determinación de las tarifas contractuales, entendidos como una reformulación del modelo económico o de los valores tarifarios de referencia originalmente previstos. No obstante, sí se presentaron modificaciones contractuales que incidieron sobre aspectos técnicos y temporales asociados al recaudo, particularmente mediante los Otrosí No. 8 y No. 9, sin que ello implicara, de acuerdo con los documentos revisados, una modificación de la base económica utilizada para establecer las tarifas.

En efecto, los Otrosí No. 1 al No. 7 estuvieron orientados principalmente a aspectos relacionados con el mecanismo de solución de controversias, dotaciones para la Policía de Carreteras, precisión del alcance técnico y de los plazos de ejecución, cesión de la posición contractual, derechos de los Prestamistas, mecanismos de financiación y sustitución de puentes peatonales por Pasos Peatonales Seguros. Por su parte, los Otrosí No. 10 y No. 11 se concentraron en ajustes a los indicadores de calidad y nivel de servicio, metodología del Índice de Cumplimiento, procedimiento de recibo de Unidades Funcionales y Gestión Predial. Por tanto, dichas modificaciones no tuvieron como objeto redefinir la estructura tarifaria aplicable a los usuarios del Proyecto.

El Otrosí No. 8, suscrito el 28 de febrero de 2020, incorporó al Contrato las condiciones derivadas del Acuerdo Conciliatorio celebrado entre la ANI y el Concesionario. Dentro de las modificaciones introducidas se creó la definición

Documento firmado digitalmente
GTEC

contractual denominada "Período Adicional Peaje San Luis de Gaceno", asociada al número de días transcurridos entre la fecha en la cual inicialmente se encontraba previsto el inicio del cobro de la tarifa y la fecha en que efectivamente comenzara dicho cobro.

En consecuencia, este Otrosí introdujo un ajuste de carácter temporal respecto del inicio y tratamiento contractual del recaudo, derivado de las condiciones de puesta en operación de las Unidades Funcionales y de la Estación de Peaje, pero no comportó, por sí mismo, una redefinición de los supuestos económicos utilizados para fijar el valor base de las tarifas.

Igualmente, el Otrosí reguló la actualización y aplicación de la tarifa una vez entrara en operación la Estación de Peaje San Luis de Gaceno, en concordancia con las reglas previstas en el Contrato y el Acuerdo Conciliatorio. Este ajuste corresponde principalmente a la oportunidad de aplicación del mecanismo tarifario, y no a la estructuración de un nuevo modelo económico de determinación tarifaria.

La modificación que guarda una relación más directa con un supuesto técnico asociado a la estación de peaje corresponde al Otrosí No. 9, suscrito el 13 de octubre de 2020, mediante el cual se formalizó la reubicación de la Estación de Peaje San Luis de Gaceno desde el PR76+425 al PR76+990 de la Ruta Nacional 5608. El origen de esta modificación correspondió a las condiciones geológicas y geotécnicas identificadas en el lugar inicialmente definido contractualmente. Los estudios reportaron que el sector del PR76+425 del Unidad Funcional 4 presentaba condiciones de inestabilidad asociadas, entre otros aspectos, a movimientos en masa, procesos superficiales, socavación lateral del río Lengupá, pérdidas y hundimientos de banca, situación que hacía inconveniente la implantación de una infraestructura de carácter permanente en ese punto.

Durante el análisis de la nueva localización se evaluó expresamente si el traslado podía producir afectaciones sobre las condiciones de tráfico y recaudo previstas para la estación. Los documentos que soportan el Otrosí indican que para el sector propuesto en el PR76+990 Unidad Funcional 4 se estimó un tránsito promedio diario del orden de 2.684 vehículos mixtos para el año 2019, señalándose que dicho valor era equivalente al estimado para la ubicación prevista inicialmente. De igual forma, el análisis concluyó que los flujos vehiculares que transitarían por el sector no cambiarían como consecuencia de la reubicación y, por tanto, no se identificó una afectación sobre el recaudo proyectado.

La Interventoría del proyecto (para la fecha Joyco S.A.S.) ratificó la viabilidad de la nueva ubicación, señalando que en el trayecto de desplazamiento de la estación no existía una vía alterna que permitiera la evasión del peaje y que, en consecuencia, la reubicación no comprometía el objetivo del VPIP proyectado respecto del tráfico y recaudo establecido en el modelo financiero.

Documento firmado digitalmente
GTEC

Posteriormente, el Ministerio de Transporte emitió concepto vinculante previo favorable para la reubicación de la estación en el PR76+990 Unidad Funcional 4, actuación que sirvió como antecedente para formalizar la modificación contractual.

En desarrollo de lo anterior, la Cláusula Primera del Otrosí No. 9 modificó expresamente el literal (b) de la Sección 4.2 "Estructura Tarifaria" de la Parte Especial del Contrato, pero precisó que dicha modificación se efectuaba "en lo relativo al cambio del PR de la Estación de Peaje nueva San Luis de Gaceno". Asimismo, se modificaron las Tablas 24, 26 y 31 del Apéndice Técnico No. 1 para reflejar la ubicación contractual de la estación en el PR76+990.

Por consiguiente, si bien el Otrosí No. 9 modificó un supuesto técnico de localización de la infraestructura de recaudo, los análisis que soportaron dicha modificación concluyeron que el traslado no modificaba las condiciones de tránsito ni de recaudo empleadas en la estructuración, razón por la cual no se identifica una modificación sustancial de los supuestos económicos utilizados para determinar las tarifas.

Adicionalmente, el propio Otrosí estableció que la modificación no alteraba el valor del Contrato de Concesión, no afectaba el presupuesto del Proyecto y no requería desembolsos adicionales de recursos públicos a favor del Concesionario, manteniéndose igualmente el esquema de asignación de riesgos contractuales.

Con fundamento en los documentos contractuales revisados, se concluye que los Otrosí No. 1 al No. 11 no modificaron de manera sustancial los supuestos económicos empleados para determinar las tarifas previstas en el Contrato de Concesión No. 009 de 2015. No obstante, se identifican dos modificaciones relacionadas directamente con la operación del componente de peajes:

- El Otrosí No. 8 introdujo disposiciones asociadas al momento de entrada en operación y al período adicional de la Estación de Peaje San Luis de Gaceno, constituyendo un ajuste temporal y contractual del recaudo.

- El Otrosí No. 9 modificó el supuesto técnico correspondiente a la ubicación física de la Estación de Peaje San Luis de Gaceno, trasladándola del PR76+425 al PR76+990 de la Unidad Funcional 4. Sin embargo, los análisis técnicos, de tránsito y financieros que soportaron la modificación concluyeron que el desplazamiento no alteraba los flujos vehiculares ni el recaudo estimado, por lo cual no se evidencia modificación de los supuestos económicos que sustentaban la estructura tarifaria.

En consecuencia, las modificaciones contractuales señaladas no implicaron la definición de una nueva estructura económica de tarifas, sino ajustes sobre aspectos de localización, oportunidad de inicio del recaudo y aplicación de las disposiciones contractuales correspondientes a la Estación de Peaje San Luis de Gaceno. Como soporte documental de la presente respuesta se podrán relacionar los Otrosí No. 8 y

Documento firmado digitalmente
GTEC

No. 9, el Acuerdo Conciliatorio incorporado mediante el Otrosí No. 8, los conceptos técnicos de la Interventoría relacionados con la reubicación y la Resolución No. 0000057 de 2019 del Ministerio de Transporte, además del Contrato de Concesión y sus demás modificaciones contractuales.

11. "Señale cuáles compromisos fueron asumidos frente a las comunidades y autoridades territoriales y cuáles se encuentran cumplidos, vencidos o pendientes."

Respuesta: A continuación, se presenta el estado de cumplimiento y la trazabilidad de los acuerdos alcanzados en el marco de las mesas de diálogo y concertación sostenidas entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la Interventoría, la Concesión, las Administraciones Municipales, AES Colombia, las Corporaciones Autónomas Regionales, las Personerías, la Gobernación de Boyacá y demás entidades competentes.

Estos escenarios de participación han contado con el acompañamiento activo de la comunidad y los integrantes de la Veeduría Ciudadana, particularmente en los municipios de Santa María y San Luis de Gaceno, sobre los cuales se ha venido ejerciendo un estricto control y seguimiento Institucional con el propósito de dar respuesta oportuna a las solicitudes y necesidades del territorio**.**

El desglose detallado de dichos compromisos y su respectivo estado de avance se expone a continuación:

a. Inclusión y Formalización de Bahías en el Paso Urbano de San Luis de Gaceno UF 4

La ANI y la Concesión atendieron la petición de la comunidad orientada al diseño e inclusión de las bahías, obras que fueron formalizadas y aprobadas mediante las Actas de Precios Unitarios del 6 de junio de 2022 y del 19 de julio de 2023. En este sentido, la ANI garantizó la ejecución y entrega simultánea de dichas bahías junto con las obras finales del paso urbano, asegurando la incorporación vinculante de este requerimiento en la ejecución del proyecto.

b. Suspensión concertada del Cobro del Peaje San Luis de Gaceno

Acción realizada: Ante las inquietudes de la ciudadanía por el inicio del cobro de la tarifa tras la terminación parcial de la UF4, la ANI atendió el llamado de los líderes y autoridades locales

Sustento: Mediante los Oficios Radicados ANI No. 20235000281471 y 20235000321781, la ANI suspendió el cobro inicial (previsto para el 10 de agosto de 2023) y aplazó la medida hasta el 8 de octubre de 2023.

Documento firmado digitalmente
GTEC

Propósito: Esta suspensión se dio con el fin explícito de adelantar mesas de concertación, diálogo y socialización informativa con la comunidad antes de aplicar cualquier cobro.

c. Gestiones para la Energización e Iluminación de Túneles (Unidad Funcional 3)

Marco Contractual: Conforme a lo dictaminado en el Laudo Arbitral del 8 de octubre de 2021, el suministro de energía eléctrica para la iluminación de los túneles La Presa, Pluma de Agua, La Cascada, Moyas, Muros I y Muros II no constituye una obligación contractual a cargo del Concesionario.

Instalación y Adecuación Técnica de Infraestructura: A pesar de la salvedad contractual, la Concesión ha venido cumpliendo de manera proactiva con la instalación de la totalidad de los componentes del sistema de iluminación (luminarias de distintas potencias, tableros de control, transformadores, generadores y tableros de distribución) debidamente certificados bajo RETIE en los seis túneles. Esto deja la infraestructura completamente apta y lista para su funcionamiento en cuanto se concrete la red de suministro eléctrico, demostrando que la falta de energía no responde a una omisión o negligencia de la gestión del Concesionario.

Gestión Interinstitucional y Avances: Con el propósito de salvaguardar la seguridad vial y el nivel de servicio, la ANI y la Concesión estructuraron un proyecto técnico y administrativo conjunto con la Empresa de Energía de Boyacá (EBSA) y AES Chivor para viabilizar la extensión de la red de media tensión.

Estado Actual de Ejecución: Como resultado de estas mesas de trabajo interinstitucionales, el Túnel La Presa se encuentra actualmente energizado y operando con su sistema de alumbrado interno. Asimismo, avanzan las gestiones técnicas y presupuestales necesarias por parte de la Empresa de Energía de Boyacá (EBSA) para la pronta energización del Túnel Pluma de Agua de la unidad funcional 3.

d. Acta de Fijación de Precios Unitarios (AFPU) – Emergencia Invernal 2025

El 6 de agosto de 2026 se suscribió formalmente el Acta de Fijación de Precios Unitarios destinada a *"EJECUTAR COMO OBRAS MENORES LAS OBRAS DE MITIGACIÓN DERIVADAS DE LA EMERGENCIA INVERNAL 2025, EN LOS SITIOS COMPRENDIDOS ENTRE EL PR37+400 AL PR45+560 RUTA NACIONAL 5607 UF1, Y ENTRE EL PR41+530 DE LA UF3 AL PR75+000 DE LA RUTA NACIONAL 5608"*.

- Presupuesto asignado: Cuenta con recursos por $7.000 millones.
- Alcance: Atiende diez (10) sitios específicos distribuidos en las Unidades Funcionales 1, 3 y 4 del corredor vial.

Documento firmado digitalmente
GTEC

- Plazo estimado: Se proyecta una ejecución de seis (6) meses, la cual está sujeta a la disponibilidad predial y a la obtención de los permisos y trámites ambientales aplicables.

e. Estado de los Estudios, Diseños y Puntos Críticos (Acuerdo Final - Emergencia 2024)

Frente a la solicitud de información sobre los puntos críticos y el avance de los estudios y diseños, se reporta el siguiente estado para cada sector:

- **PR35+050 (Ruta 5607, UF1):**

Estado de estudios: Aprobados.
Avance: Obras de recuperación de banca ejecutadas, terminadas y puestas en servicio desde enero de 2026 (con un valor real de ejecución de $7.004.695.631).

- **PR34+500 (Ruta 5608, UF3):**

Estado de estudios: Presentan un avance aproximado del 60% y se encuentran objetados.
Gestión: Se requiere ampliar los análisis técnicos mediante topografía de alta precisión (tecnología LiDAR y fotogrametría), caracterización geológica, ensayos de laboratorio y modelación hidrodinámica (HEC-RAS 2D) para atender las observaciones de la Interventoría y definir la solución estructural definitiva.

- **Sectores UF4 (PR56+130 al PR56+330, PR59+900 al PR60+100, y PR60+300 al PR60+500):**

Estado de estudios: Cuentan con concepto de no objeción por parte de la Interventoría.
Gestión: Sus presupuestos se encuentran actualmente en trámite de revisión, pactación de análisis de precios unitarios (APUs) y aprobación.

- **PR73+820 (Ruta 5608, UF4):**

Estado de estudios: Aprobados y con presupuesto validado.
Gestión: Se encuentra en trámite de formalización del Acta de Fijación de Precios Unitarios, pendiente de definir la asegurabilidad de todo riesgo para el sitio estabilizado.

f. Disponibilidad Presupuestal y Gestión de Recursos Adicionales

Fondos actuales: Tomando como base el corte financiero a agosto de 2026, las subcuentas de Obras Menores y del Otrosí No. 7 disponen de un saldo neto

Documento firmado digitalmente
GTEC

aproximado de $40.016.195.352 (descontando compromisos y obligaciones pendientes por cerca de $8.218 millones).
Necesidad de recursos: La estimación presupuestal global para la atención integral de los cinco sitios priorizados asciende a $56.647.883.745.
Déficit y gestiones: Se evidencia una diferencia o faltante estimado de $16.631.688.392. Por esta razón, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) adelanta gestiones institucionales ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para asegurar la financiación adicional requerida.

g. Estado del Tramo PR42+000 al PR42+600 (UF3)

Intervenciones temporales: En coordinación con AES Colombia, la Concesión y las autoridades locales, se han ejecutado trabajos transitorios de mitigación (perfilamiento manual, instalación de geomantos, pernos de anclaje, concreto lanzado y señalización) para preservar la transitabilidad y mitigar riesgos en la zona.

Naturaleza jurídica: Al tratarse de una inestabilidad no identificada expresamente en el Apéndice Técnico 1 del contrato (clasificado como "Punto Crítico No Contractual" según el Laudo Arbitral de 2021), la ejecución de una solución definitiva no recae como una obligación de resultado obligatoria para el Concesionario. Su estructuración definitiva depende de los informes de monitoreo de estabilidad de la ladera, la priorización técnica y la asignación presupuestal a cargo de la ANI.

h. Seguimiento a las mesas bimensuales con las comunidades

En cumplimiento del compromiso establecido durante la mesa de seguimiento realizada el 5 de septiembre de 2025, el 12 de septiembre de 2025 se llevó a cabo el recorrido técnico programado para verificar en campo las situaciones reportadas y los puntos objeto de seguimiento en la Unidad Funcional 4 (UF-4), municipio de San Luis de Gaceno. La jornada contó con la participación del equipo técnico de la Gobernación de Boyacá, representantes de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la Interventoría y el Concesionario, así como de la Personería Municipal de San Luis de Gaceno, las administraciones municipales, la veeduría ciudadana y representantes de la comunidad.

En desarrollo de dicha actividad fueron identificados y consolidados los diferentes aspectos que requerían atención, seguimiento o aclaración por parte del Concesionario, a partir de las condiciones evidenciadas directamente en los sectores objeto de inspección. Estos resultados constituyeron el insumo técnico para el seguimiento posterior de las situaciones identificadas y para la definición de las acciones requeridas orientadas a su atención.

Con base en los hallazgos y observaciones consolidados, la Interventoría, en ejercicio de sus funciones de seguimiento, verificación y control, mediante comunicación SISGA-FR-430-0215-2025 del 22 de septiembre de 2025, trasladó formalmente al

Documento firmado digitalmente
GTEC

Concesionario los aspectos identificados durante el recorrido y solicitó la presentación de un Plan de Acción y Trabajo, en el cual se precisaran las actividades, medidas y acciones requeridas para atender las situaciones evidenciadas, así como los responsables y tiempos previstos para su ejecución.

En atención a este requerimiento, el Concesionario, mediante comunicación CTS-2025-00001043 del 30 de septiembre de 2025, presentó respuesta a los aspectos señalados por la Interventoría del proyecto, informando las acciones previstas y/o ejecutadas para cada uno de los puntos objeto de seguimiento. La información aportada permitió establecer la trazabilidad de las actuaciones adelantadas frente a los hallazgos identificados y determinar las actividades que requerían continuidad en su seguimiento.

En este sentido, los resultados del recorrido no se limitaron a la identificación de las situaciones observadas en campo, sino que dieron lugar a un proceso formal de requerimiento, respuesta, definición de acciones y seguimiento, orientado a verificar la atención efectiva de cada uno de los hallazgos. En desarrollo de este proceso, se efectuaron las acciones de seguimiento y verificación correspondientes a las respuestas y compromisos asumidos por el Concesionario, con el propósito de establecer el avance en la atención de los hallazgos identificados y constatar, cuando correspondió, la ejecución de las actividades reportada

Adicional a esta jornada de trabajo, se han desarrollado las siguientes mesas y se han atendido a los requerimientos solicitados por las entidades y comunidades de San Luis de Gaceno de la siguiente manera:

- **Mesa de seguimiento 23 de octubre de 2025,** realizada en la Biblioteca Municipal de San Luis de Gaceno y convocada por la Alcaldía Municipal, donde participaron la ANI, la interventoría y la concesión presentaron los avances relacionados con las afectaciones derivadas de las olas invernales 2024 y 2025. Cabe mencionar que a este espacio no asistieron todos los miembros de la veeduría que habían solicitado la información. Como resultado de esta mesa de trabajo, se acordó realizar una reunión exclusiva para socializar con la comunidad la tarifa diferencial correspondiente al peaje de San Luis de Gaceno.

- **Mesa de seguimiento 9 de diciembre de 2025,** realizada en la Biblioteca municipal de San Luis de Gaceno, donde participaron la Alcaldía Municipal de San Luis de Gaceno, Personería Municipal, Procuraduría Provincial, Miembros del Concejo Municipal, miembros de las veedurías del proyecto, delegados de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, Concesionario e Interventoría, donde se trataron el seguimiento a compromisos del avance de estudios y diseños de los 6 puntos críticos de la ola invernal 2024 y 2025, el estudio

Documento firmado digitalmente
GTEC

socioeconómico Peaje San Luis de Gaceno y se realizó socialización de la propuesta de tarifa diferencial para las Categorías I y II de dicho peaje

- **Citación Concejo Municipal, 24 de febrero de 2026,** donde participaron la alcaldía municipal de San Luis de Gaceno, el concejo municipal, La ANI, La interventoría y el Concesionario. En este escenario se expuso los avances en el acta de fijación de precios y el inicio de actividades dos puntos críticos y la recuperación de zonas inestables.

i. Socialización tarifa diferencial – Peaje San Luis de Gaceno

En cumplimiento de lo acordado, **el 9 de enero de 2026,** en el Polideportivo de San Luis de Gaceno, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) presentó oficialmente ante los habitantes de los municipios de Sabanalarga, San Luis de Gaceno y residentes de Santa María la propuesta de tarifa diferencial para la estación de peaje de San Luis de Gaceno.

En dicha socialización, se propuso una tarifa diferencial para el año 2026 de $2.000 (incluido FOSEVI) para los vehículos de categoría I, aplicable a los usuarios de los municipios de Santa María, San Luis de Gaceno y Sabanalarga. De igual manera, para los vehículos de categorías III, IV y V, se planteó una tarifa equivalente al 50% de la tarifa plena, aplicable a vehículos de transporte de carga que acrediten ser usuarios de los mencionados municipios. Esta medida tendría vigencia a partir del 16 de enero de 2026.

Así mismo, en la misma reunión se indicó que se mantiene vigente la tarifa especial para la categoría II (buses con eje trasero de llanta doble), correspondiente a $16.600. Al respecto, se señaló que, a la fecha, no se ha presentado oposición por parte de los usuarios de los municipios aledaños a la estación de peaje de San Luis de Gaceno.

En el marco del seguimiento a los compromisos adquiridos con la comunidad y de las acciones adelantadas para dar respuesta a las peticiones relacionadas con la tarifa diferencial del peaje de San Luis de Gaceno, **el 10 de abril de 2026** se llevó a cabo una mesa de seguimiento en las instalaciones de la Biblioteca Municipal de San Luis de Gaceno.

En este espacio participaron representantes de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la interventoría y el concesionario, así como representantes de las administraciones municipales de Santa María y San Luis de Gaceno, la Personería Municipal de San Luis de Gaceno, la Procuraduría Provincial y miembros del gremio de transportadores de vehículos correspondientes a las categorías IIIE, IVE y VE.

Durante la jornada se socializó con los asistentes una propuesta de tarifa diferencial equivalente al 50% más Fosevi para las categorías anteriormente señaladas. No obstante, los representantes de la comunidad manifestaron su desacuerdo con la propuesta presentada y formularon como contrapropuesta establecer un pago equivalente al 20% de la tarifa diferencial, más el componente correspondiente a Fosevi.

La contrapropuesta presentada por la comunidad fue trasladada al Ministerio de Transporte, en calidad de entidad competente para el análisis y determinación de la medida, quedando pendiente la definición correspondiente para su posterior socialización con la comunidad.

En continuidad con este proceso de concertación y seguimiento, el **20 de agosto de 2026** se llevó a cabo una nueva reunión en las instalaciones del Despacho Municipal de San Luis de Gaceno, con la participación de representantes de la ANI, la interventoría, el concesionario, las administraciones municipales, la Procuraduría Provincial y representantes del gremio de conductores potencialmente beneficiarios de la medida correspondiente a las categorías establecidas para el peaje de San Luis de Gaceno.

Durante esta reunión, y dando continuidad al proceso adelantado con la comunidad, la entidad competente socializó la propuesta final de tarifa diferencial, formulada en atención a la propuesta presentada por los representantes del gremio durante la mesa de seguimiento del **10 de abril de 2026** y que había sido elevada ante el Ministerio de Transporte para su análisis y decisión. En este sentido, se informó que la propuesta final contemplaba para los potenciales beneficiarios de las categorías anteriormente mencionadas una tarifa equivalente al 25% de la tarifa vigente, más Fosevi.

Frente a esta propuesta, los representantes de la comunidad manifestaron su conformidad y aceptación, evidenciándose un avance en el proceso de concertación adelantado entre las entidades competentes y los sectores involucrados.

En este sentido, se socializaron los requisitos, condiciones y procedimiento establecidos para acceder al beneficio, orientando a los potenciales beneficiarios sobre la necesidad de realizar el registro correspondiente en los censos municipales y presentar la documentación requerida para acreditar el cumplimiento de los criterios definidos. Con esta orientación, se avanzó en la definición de las acciones necesarias para la implementación de la tarifa diferencial y en el seguimiento a los compromisos adquiridos con la comunidad en el marco de las mesas de diálogo.

j. Estudio socioeconómico y tarifas del peaje

"*Solicitud de estudio socioeconómico actualizado: Remitir el estudio socioeconómico actualizado que sustenta y justifica el valor de las tarifas del peaje, de conformidad*

Documento firmado digitalmente
GTEC

con el compromiso establecido en el Acuerdo Final, procurando que dicho estudio contemple las condiciones y características socioeconómicas actuales de las comunidades de la zona de influencia, así como las condiciones actuales de la vía"

Pronunciamiento oficial de la ANI: Mediante el radicado No. 20255030452091 del 9 de diciembre de 2025, dirigido a la Gobernación de Boyacá, Alcaldía y Personería de San Luis de Gaceno, veeduría y Procuraduría, la entidad manifestó que no considera aplicable realizar la actualización solicitada, teniendo en cuenta los elementos utilizados para la estructuración y determinación tarifaria del proyecto.

En consecuencia, dado que no se considera procedente la actualización del estudio socioeconómico bajo el marco contractual y normativo aplicable. En este sentido, el estudio socioeconómico de 2015 mantiene su plena vigencia por constituir la base del modelo financiero, la asignación de riesgos y la ecuación contractual del Contrato de Concesión bajo el cual se viabilizó la financiación del proyecto. Por consiguiente, alterar de manera sobreviniente los supuestos tarifarios de la estructuración inicial afectaría la seguridad jurídica y el equilibrio económico-financiero de la concesión, recordando además que los ajustes a la tarifa no se determinan mediante nuevos estudios de demanda, sino a través de las fórmulas de indexación por IPC y los hitos contractuales de puesta en servicio de las Unidades Funcionales. Finalmente, dentro de sus funciones, la Interventoría del proyecto realiza seguimiento a la correcta aplicación de tarifas, categorías, operación de la estación de peaje, recaudo, reportes y conciliaciones, pero no sustituye a la ANI en las decisiones relacionadas con la estructuración de la política tarifaria.

Para finalizar, es importante destacar que, en cumplimiento de las peticiones y solicitudes formuladas por las comunidades, las distintas inquietudes han venido siendo atendidas de manera permanente a través de los espacios de participación y mesas de diálogo. En este sentido, se reitera la total disposición por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la Interventoría y la Concesión para dar continuidad a estos espacios de concertación y a las mesas de seguimiento, consolidando canales de comunicación abiertos y efectivos en beneficio de la región y del desarrollo del proyecto.

Como conclusión central, la ANI expone que no es aplicable actualizar el estudio socioeconómico con el propósito de sustentar/modificar la tarifa, porque la tarifa del peaje se define principalmente a partir de elementos como costos de construcción, análisis de tráfico y demanda y plazo de la concesión; además, precisa que la evaluación socioeconómica en estructuración busca medir beneficios/costos sociales como lo son los tiempos de viaje, accidentalidad, emisiones, inversión, no determinar el valor de la tarifa.

Es de señalar que esta decisión fue socializada el día 9 de diciembre de 2025, durante la mesa de seguimiento desarrollada en la Biblioteca municipal de San Luis de Gaceno, donde participaron la Alcaldía Municipal de San Luis de Gaceno,

Documento firmado digitalmente
GTEC

Personería Municipal, Procuraduría Provincial, Miembros del Concejo Municipal, miembros de las veedurías del proyecto, delegados de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, Concesionario e Interventoría.

12. ***"Presente un plan de acción con actividades, responsables, costos y fechas ciertas para garantizar condiciones adecuadas de seguridad, transitabilidad y servicio."***

Respuesta: En atención a la solicitud de presentar un plan de acción con actividades, responsables, costos y fechas para garantizar condiciones adecuadas de seguridad, transitabilidad y servicio en el corredor vial Transversal del Sisga por parte de la ANI y el ministerio de Transporte, se considera necesario precisar que las acciones requeridas deben estructurarse conforme a la distribución de obligaciones y riesgos establecida en el Contrato de Concesión No. 009 de 2015, sus Apéndices Técnicos y las decisiones contenidas en el Laudo Arbitral del 8 de octubre de 2021.

En ese sentido, no todas las actuaciones necesarias para garantizar la transitabilidad del corredor corresponden a un mismo responsable. Es importante relacionar el Laudo Arbitral del 2021 que determinó, en su resolutivo Vigésimo Noveno, que las mayores cantidades de obra originadas en la atención de sitios inestables no identificados en las Tablas 9, 16, 23 y 29 del Apéndice Técnico 1 deben correr por cuenta de la ANI, por tratarse de costos asociados a la mitigación de un riesgo imprevisible que no podía ser asignado al Concesionario.

No obstante, dicha decisión no puede interpretarse como una exoneración general del Concesionario frente a la operación del corredor de la transversal del Sisga. Debe diferenciarse entre las obras estructurales y definitivas de estabilización de los sitios inestables no contractuales, cuya financiación corresponde a la ANI en los términos definidos por el Laudo, y las obligaciones permanentes del Concesionario relacionadas con operación, mantenimiento rutinario, monitoreo, gestión del tránsito, señalización, atención de emergencias y seguridad vial.

En efecto, durante la Etapa de Operación y Mantenimiento corresponde al Concesionario mantener la circulación, niveles de servicio y estándares de calidad del corredor; identificar y controlar riesgos para los usuarios; y adoptar, cuando resulte necesario, medidas tales como inspecciones, monitoreo, limpieza y manejo de drenajes, retiro de material, señalización preventiva, canalización, control de velocidades, pasos restringidos, Planes de Manejo de Tráfico – PMT, cierres parciales o totales y protocolos de atención de emergencias.

Bajo estas consideraciones, a continuación, se relaciona las obligaciones dentro del contrato de concesión para garantizar condiciones adecuadas de seguridad, transitabilidad y servicio:

Documento firmado digitalmente
GTEC

Actividad / frente de acción	Responsable principal	Alcance	Recursos / costo	Plazo o fecha aplicable
Operación segura y mantenimiento permanente del corredor	**Concesionario**	Mantenimiento rutinario, atención de la vía, drenajes, retiro de material, conservación de señalización, atención al usuario y demás actividades ordinarias de O&M.	Corresponde a las obligaciones remuneradas dentro del **Contrato de Concesión**; no constituye, por regla general, costo adicional a cargo de la ANI.	**Ejecución inmediata y permanente durante toda la Etapa de Operación y Mantenimiento hasta la reversión del contrato.**
Gestión del tránsito y seguridad vial en sectores afectados	**Concesionario**	Inspección y monitoreo; señalización preventiva y reglamentaria; controladores de tráfico; dispositivos de canalización y protección; regulación de pasos; PMT; cierres cuando técnicamente procedan; información a usuarios y autoridades.	A cargo del Concesionario dentro de sus obligaciones de operación y seguridad vial, sin perjuicio del tratamiento independiente de las obras estructurales.	**24 horas al día, 7 días a la semana**, mientras subsista la condición de riesgo o restricción.
Estudios y Diseños Fase III de sitios inestables no contractuales priorizados	**ANI**, con ejecución según el mecanismo contractual que se establezca y seguimiento de la **Interventoría**	Definir soluciones técnicas definitivas para estabilización, recuperación de banca y mitigación del riesgo.	Recursos gestionados y/o priorizados por la ANI. El valor específico depende del alcance aprobado para cada sitio.	Según el estado particular de cada estudio y los trámites de aprobación técnica, presupuestal y contractual.
Ejecución de obras estructurales y definitivas en sitios inestables no incluidos en las	**ANI**, conforme al Laudo Arbitral; ejecución a través del mecanismo contractual que corresponda	Estabilización geotécnica, recuperación de banca y demás intervenciones estructurales que técnicamente	Con cargo a los recursos que disponga la ANI y a las fuentes contractuales habilitadas, previa definición	El cronograma definitivo se fija una vez se cuente con estudios aprobados, disponibilidad

Documento firmado digitalmente
GTEC

Actividad / frente de acción	Responsable principal	Alcance	Recursos / costo	Plazo o fecha aplicable
Tablas 9, 16, 23 y 29		sean requeridas.	de presupuesto y AFPU.	presupuestal, AFPU, permisos y demás requisitos necesarios.
Obras de mitigación derivadas de las olas invernales	**ANI / Concesionario**, bajo el mecanismo de Obras Menores y seguimiento de Interventoría	Obras destinadas a contener o reducir el avance de afectaciones, proteger la infraestructura y mantener condiciones de movilidad, sin sustituir necesariamente la solución estructural definitiva.	Priorización de recursos de la **Subcuenta de Obras Menores**	El tiempo que se establezca dentro de la estructuración y viabilizarían de las a AFPU
Gestión de recursos adicionales para sitios que excedan los recursos disponibles	**ANI**	Gestión presupuestal para estudios, diseños y obras definitivas de sitios no contractuales.	Recursos adicionales gestionados ante el **Ministerio de Hacienda y Crédito Público** y demás instancias presupuestales competentes.	Gestión en curso; la ejecución se activa una vez se formalice la correspondiente disponibilidad y mecanismo contractual.
Seguimiento técnico, contractual y financiero	**Interventoría**	Verificar estado de los sitios, medidas de seguridad implementadas, avances de estudios y diseños, presupuestos, AFPU, obras y cumplimiento de cronogramas.	Incluido dentro de las obligaciones del Contrato de Interventoría.	**Permanente**, durante la ejecución de las medidas y obras correspondientes.

En relación con las soluciones estructurales, la ANI viene adelantando gestiones administrativas y presupuestales ante el Ministerio de Hacienda para obtener recursos adicionales destinados a la intervención de sitios inestables, gestiones que han sido incorporadas en los ejercicios presupuestales de diferentes vigencias. Adicionalmente, existe el compromiso institucional de adelantar las actuaciones

requeridas a la atención de puntos críticos con cargo a los recursos disponibles que se tienen en la subcuenta de obras menores, respecto de los cuales se han venido desarrollando estudios, diseños, presupuestos y procesos de estructuración económica.

Este proceso ya registra actuaciones concretas. Por ejemplo, para el PR35+050 de la Unidad Funcional 1 los Estudios y Diseños Fase III fueron terminados y no objetados y las obras de recuperación de banca y estabilización fueron ejecutadas y terminadas. Para el PR56+130–PR56+330, PR59+900–PR60+100 y PR60+300–PR60+500 de la Unidad Funcional 4 los estudios presentaban no objeción y se adelantaban los respectivos trámites presupuestales; y para el PR73+820 UF4, los estudios y diseños se encontraban no objetados y el inicio de las obras dependía de la aprobación del correspondiente AFPU.

Paralelamente a las obras definitivas de estabilización, se han venido estructurando obras de mitigación para atender afectaciones generadas por las temporadas invernales, particularmente en sectores de las UF1, UF3 y UF4. Para estas intervenciones se ha evaluado la utilización de los mecanismos previstos en la Sección 19.1 de la Parte General – Obras Menores, complementados con recursos disponibles en la Subcuenta Obras menores.

Como referencia financiera, la documentación de estructuración de estas obras registró, con corte al primer trimestre de 2026, recursos disponibles de la Subcuenta de Obras Menores; después de descontar compromisos previamente identificados, se estimaba una disponibilidad aproximada de $43.452 millones para las obras objeto de dicha estructuración. Es importante precisar que este valor corresponde a una disponibilidad financiera de las subcuentas y no al costo definitivo individual de cada intervención, el cual debe establecerse mediante las respectivas cantidades de obra, precios unitarios y AFPU.

Dentro de esa estructuración se contempló la ejecución, como Obras Menores, de medidas de mitigación asociadas a las afectaciones de la emergencia invernal en sectores comprendidos entre el PR37+400 y PR45+560 de la Ruta 5607 – UF1, y entre el PR41+530 de la UF3 y el PR75+000 de la UF4 – Ruta 5608, previendo un plazo estimado de seis meses a partir del cumplimiento de las condiciones prediales, ambientales y demás permisos requeridos.

Respecto de la solicitud específica de informar "costos y fechas ciertas", se considera que no resulta técnica ni contractualmente procedente fijar anticipadamente un valor o una fecha calendario definitiva para aquellas obras estructurales que todavía se encuentren en etapa de estudios y diseños, aprobación presupuestal, estructuración de AFPU, gestión predial o permisos ambientales, pues hacerlo supondría anticipar condiciones que aún deben ser definidas y aprobadas mediante los procedimientos contractuales correspondientes.

Documento firmado digitalmente
GTEC

Por tanto, las fechas ciertas actualmente exigibles corresponden a las actividades de operación, mantenimiento, monitoreo, señalización, gestión del tránsito y seguridad vial, las cuales son inmediatas y permanentes a cargo del Concesionario; mientras que para las intervenciones estructurales a cargo de la ANI las fechas de inicio y terminación deberán quedar determinadas en los respectivos cronogramas de estudios, AFPU y actas de ejecución, una vez se cuente con la totalidad de requisitos técnicos, presupuestales, prediales y ambientales.

Los anexos relacionados con la presente comunicación se encuentran dispuestos en el siguiente enlace para su descarga (se recomienda, copiar y pegar el enlace en cualquier navegador para visualizar los anexos):

https://anionline-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/yrdiaz_ani_gov_co/IgALwl3nBGuORKJVZ0v7c46NAVkfHhkoTSgMkJBQ-VB9vUc?e=btBbCc

Desde la Agencia Nacional de Infraestructura esperamos que esta respuesta atienda de fondo su solicitud y estaremos atentos en caso de precisar información adicional al respecto.

Atentamente,

RICARDO AYERBE PINO
Presidente
Agencia Nacional de Infraestructura

Anexos: link dispuesto en el documento
cc:
Revisó: GONZALO CUBIDES SUAREZ, JUAN CARLOS RENGIFO RAMIREZ GERENTE (E), LEONARDO ALVAREZ CASALLAS, LEONARDO ORTIZ MENDIETA
Nro Rad Padre: 20264091345892
Nro Borrador: 20265030080002
GADF-F-012