

Proyecto Resolución "Por la cual se establecen tarifas diferenciales para las Categorías I y II en la estación de peaje denominada Galapa del proyecto de concesión vial Ruta Caribe"							
No.	FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
1	7/23/2021	Daniel Gallardo Natera	Ciudadano	1.La tarifa propuesta, debería ser mas baja, a razón que estaríamos pagando \$155 pesos por Km recorrido en el sentido Baranoa – Barranquilla y viceversa, siendo lo justo máximo \$100 pesos para un total de \$2000 como tarifa diferencial. 2.Como en Tolu, con la finalidad de dinamizar el corredor turístico, se deben fijar tarifa 0 desde la 00:00 del sábado hasta las 11:59 del domingo y/o lunes cuando sea feriado, sería única manera de impulsar el desarrollo del sector gastronómico del sector de 20 de julio. 3.El costo de la tarjeta o chip, no supera una tarjeta o chip, no supera una tarjeta o chip, que la misma no tenga fecha de vencimiento. 4.Que se tenga en cuenta para el otorgamiento del beneficio a quienes conducen taxis y sus propietarios viven en Barranquilla pero se movilizan en los mismos desde y hasta Baranoa. 5.Que la mano de obra de la caseta sea de Baranoa.		X	Se solicita tarifas inferiores a las que se proponen en el proyecto de resolución. No obstante, se aclara que las tarifas que fueron concertadas con la comunidad coinciden con las tarifas diferenciales que aparecen en el proyecto de resolución para el peaje Galapa. La tarifa diferencial que se propone en el proyecto de Resolución corresponde a cada Categoría como aparece: a. La tarifa diferencial que pretenden ser otorgadas para Categoría I corresponde aproximadamente al 33% de la tarifa vigente sin FOSEVI. b. La tarifa diferencial que pretenden ser otorgadas para Categoría II corresponde aproximadamente al 50% de la tarifa vigente sin FOSEVI. Adicionalmente, se resalta que la Agencia hará los respectivos análisis de acuerdo con los proyectos socioeconómicos que se encuentren en los municipios una vez sean
2	7/23/2021	Rubén Darío Llanos Sarmiento	Ciudadano	1. Este proyecto de resolución no tiene parte conformativa, en sus supuestos consideramos de la misma se limita a establecer medidas que se corroboran en la parte resolutive del mismo instrumento, lo cual va en franca contravía de la estructura normativa y narrativa que rigen este tipo de actos administrativos. En esta misma parte considerativa, no se explica el sentido de las decisiones que se adoptan en la parte resolutive, sino que se limita a enunciarlas, verificando la relación con el valor de la tarifa que es estipulado sin fórmula matemática que lo sustente. 2. La duración del supuesto beneficio es tan solo de 2 meses, habida consideración que vencido ese término se habrá terminado el período de extensión de la concesión para la obtención del equilibrio económico, antes de la entrada en vigencia de la nueva concesión, sin que se explique en línea alguna lo que ocurrirá en la vigencia del próximo contrato. 3. Se hace alusión a un censo existente de los vehículos automotores en 3 municipios cercanos a la estación del peaje de Galapa, lo cual es absolutamente arbitrario, inconsculto y discriminatorio pues atenta contra el derecho a la igualdad de aquellas personas que tiene un vehículo automotor y no han sido censados, y a la vez cercena la posibilidad de que nuevas personas accedan a un carro. Es una estipulación que no admite el examen de un juez constitucional por vía de acción de tutela pues se vulnera de forma flagrante el derecho a la igualdad. 4. Quedan por fuera de cualquier mención o alusión en el documento los demás municipios del atlántico apostados en esta vía y que, por analogía, deben ser objeto de tarifa diferencial en los términos establecidos en la ley.		X	El proyecto de Resolución incluye dentro de los considerandos, las razones de hecho y de derecho que sustentan el establecimiento de tarifas especiales para las Categorías I y II en la estación de peaje denominada Galapa del proyecto de concesión vial Ruta Caribe. En este sentido, inicialmente se hace referencia al marco normativo y contractual que ampara la expedición del acto administrativo, específicamente las competencias otorgadas por el legislador para el establecimiento de tasas de peaje asociadas al uso de las obras de infraestructura, así como la construcción y operación del Peaje de Galapa. También se explica que el proyecto de acto administrativo no hace referencia explícita a la temporalidad de las tarifas diferenciales que pretenden establecerse. De acuerdo con lo mencionado en el proyecto de resolución, en el artículo segundo, las tarifas diferenciales fijadas se actualizarán anualmente teniendo en cuenta los plazos y la fórmula de incremento prevista en el Contrato de Concesión No. 008 de 2007. Igualmente, se informa que de acuerdo con lo pactado en las mesas de trabajo, los censos son tenidos en cuenta como criterios objetivos para el establecimiento de las tarifas diferenciales y la definición de posibles beneficiarios. En este sentido, se informó sobre la necesidad de que las administraciones municipales envíaran un censo de vehículos para que la entidad realizara los análisis financieros respectivos. De esta manera, el beneficio se está brindando de acuerdo con la solicitud realizada, mediante radicado ANI No. 20214090249292 del 05 de marzo de 2021 por la Secretaría de Infraestructura del Departamento del Atlántico, la cual remitió una depuración del censo del parque automotor de los municipios de Usiacuri, Baranoa y Polonuevo.
3	7/23/2021	Fredy Antonio Jimenez Blanco	Ciudadano	1. Que la tarifa diferencial sea tomada por la distancia o recorrido que hacen los vehículos de cada municipio que están dentro del beneficio. Teniendo en cuenta lo señalado en la ley 787 del 2002 en su artículo 21, literal d. 2. Que los cupos para los beneficiarios sean aumentados y abierta, para futuros propietarios o tenedores en las tres categorías. Dado que la población de nuestro municipio va en aumento, y por ende el poder adquisitivo para vehículos crece en la misma proporción. 3. Propongo que las tarifas diferenciales sean de la siguiente manera: • Para la categoría I, que sea un valor de \$2. 500.00 incluido el fosevi, sería un 26% más o menos. • Categoría II, el valor de \$4. 000.00, incluido el fosevi, sería un 40%. • Categoría III, asignarle un valor de \$10. 000.00, incluido el fosevi, sería un 50%. 4. Que se retire la afluencia mínima de 12 pasos por mes, ya que en los municipios existen personas pensionadas, personas con enfermedades terminales, discapacitados entre otros y requieren de trasladarse a la ciudad de Barranquilla una vez al mes para hacer sus diligencias personales, medicas etc. 5. Que se tenga en cuenta los requisitos mínimos y de fácil adquisición presentados por el comité en la última reunión, para el beneficio de dicha tarifa.		X	Se solicita tarifas inferiores a las que se proponen en el proyecto de resolución. No obstante, se aclara que las tarifas que fueron concertadas con la comunidad coinciden con las tarifas diferenciales que aparecen en el proyecto de resolución para el peaje Galapa. La tarifa diferencial que se propone en el proyecto de Resolución corresponde a cada Categoría como aparece: a. La tarifa diferencial que pretenden ser otorgadas para Categoría I corresponde aproximadamente al 33% de la tarifa vigente sin FOSEVI. b. La tarifa diferencial que pretenden ser otorgadas para Categoría II corresponde aproximadamente al 50% de la tarifa vigente sin FOSEVI. Se informa que, con respecto al otorgamiento de las tarifas diferenciales, teniendo en cuenta la distancia o recorrido de los vehículos, se menciona que dentro del análisis integral de las áreas social, técnico y financiero, se tuvo en cuenta el argumento de las comunidades relacionados con los incrementos en los costos del transporte, la alimentación y la educación que preciamente conllevaron a que la Entidad presentara una propuesta expuesta el día 24 de junio de 2021, la cual fue consensada con los líderes sociales y las administraciones municipales.
4	7/23/2021	Wilmer Barandica Cepeda Mery Esther Heredia de Insignares	Ciudadanos	1. Los descuentos plañteados del 33% para los vehículos particulares y el 50% para los vehículos de servicio público NO son acordes al tramo establecido y que por ley deberían merecerse los habitantes de los municipios cercanos al peaje. Solicitamos un descuento acorde con los tramos recordados, para estos municipios es de 22 kilómetros vs 280 que cubre el tramo total, por lo tanto, una tarifa justa sería de \$800, ajustada al 7.7% del tramo para los municipios de Baranoa, Polonuevo y Usiacuri. 2. El tiempo de duración del beneficio propuesto por la tarifa diferencial es de solo 2 meses, lo cual indica que vencido ese término se habrá terminado el período de extensión de la concesión para la obtención del equilibrio económico, antes de la entrada en vigencia de la nueva concesión, sin que se explique en línea alguna lo que ocurrirá en la vigencia del próximo contrato.		X	Se solicita tarifas inferiores a las que se proponen en el proyecto de resolución. No obstante, se aclara que las tarifas que fueron concertadas con la comunidad coinciden con las tarifas diferenciales que aparecen en el proyecto de resolución para el peaje Galapa. La tarifa diferencial que se propone en el proyecto de Resolución corresponde a cada Categoría como aparece: a. La tarifa diferencial que pretenden ser otorgadas para Categoría I corresponde aproximadamente al 33% de la tarifa vigente sin FOSEVI. b. La tarifa diferencial que pretenden ser otorgadas para Categoría II corresponde aproximadamente al 50% de la tarifa vigente sin FOSEVI.
5	7/23/2021	Jarlenis Salas De La Hoz	Ciudadano	1. Teniendo encuesta sobre la situación generada por la tarifa preferencial, para mí no se debe tener un número de pasada por el peaje creo que por ser nativa del municipio correspondiente no se debería limitación, por qué hay que tener encuesta no solo los que trabajan en la ciudad de Barranquilla o que este estudiando para acceder a la oferta, creo que también la personas del común tenga ese privilegio. 2. También otro punto importante que no estoy de acuerdo que si yo, como propietario del vehículo me toque venderlo por cualquier situación no justo que se pierda el cupo, creo que no tanto es el vehículo si no la persona que se compruebe que se de los municipios que están peleando ser acogidos para la tarifa.		X	Se informa que la Agencia Nacional de Infraestructura ha participado en diversos espacios con las comunidades del área de influencia del peaje y ha atendido las mesas de trabajo con las que han requerido el beneficio. Así, el beneficio contemplado en el proyecto de resolución se analizó de acuerdo con lo manifestado en el oficio radicado ANI No. 20214090249292 del 05 de marzo de 2021, y la información actualizada con posterioridad a las mesas de trabajo realizadas el 24 de julio de 2021. Bajo este contexto, se comunica que la tarifa diferencial pretende favorecer a aquellas personas que habitan en los municipios circunvecinos que más requieren y usan la infraestructura vial del proyecto. Igualmente, se aclara que los beneficiarios activos de la tarifa diferencial en la estación de peaje de Galapa podrán solicitar el cambio de la tarjeta personalmente, en el caso de vehículos particulares, o a través de las empresas a las que se encuentran afiliados en el caso de los vehículos de servicio público, en los siguientes casos: I) Por pérdida o hurto de la tarjeta. II) Por deterioro grave. III) Por rotura del vidrio panorámico del vehículo. IV) Por cambio de vehículo por parte del usuario beneficiario, el titular deberá presentar al concesionario además del oficio que solicita el cambio de la Tarjeta de Identificación Electrónica (TIE), fotocopia de la Licencia de Tránsito del vehículo que reemplaza el anterior y devolución de la TIE, previa autorización de la Agencia Nacional de Infraestructura.
6	7/23/2021	Eduardo José Cuevas Hugo Oliveros Salas	Ciudadanos	encuentra en etapa de finalización, ante la próxima obtención del ingreso exigido. Una vez obtenido, se contemple un plazo de dos meses para que la entidad tome posesión del contrato, término durante el cual los ingresos de recaudo serán para la Agencia (a través de la subcuenta de excedentes) y constituyen la fuente para compensar el beneficio de tarifas especial pretendido con la expedición de la resolución. Por lo tanto, de los recursos de peaje que llegan a esta subcuenta se hará uso para asumir el menor recaudo por efecto del beneficio otorgado a los usuarios" (Subrayado fuera texto), queda claro que a partir los ingresos de recaudos recibidos por la agencia a través de la subcuenta de excedentes una vez se obtenga el ingreso exigido, constituyen la fuente para compensar el menor recaudo efectos de beneficio, pero nos genera una enorme preocupación debido a que los fines de otorgamiento del beneficio giran en torno a la actual concesión (Concesión No. 008 de 2007), lo que hace suponer que el beneficio sólo tendría como		X	En el proyecto de resolución, en el artículo segundo se expresa que las tarifas diferenciales fijadas se actualizarán anualmente teniendo en cuenta los plazos y la fórmula de incremento prevista en el Contrato de Concesión No. 008 de 2007. Como se ha informado, se comunica que este proyecto de acto administrativo pretende ser expedido en vigencia del Proyecto Ruta Caribe, Contrato de Concesión No. 008 de 2007, como parte de los esfuerzos y los acuerdos con la comunidad que buscan el adecuado desarrollo de obras de infraestructura con el menor impacto posible para la población aledaña a la estación de peaje. Así mismo, se informa que la Agencia pretende avanzar en el desarrollo de más espacios de concertación con las comunidades para escuchar a las comunidades y estructurar alternativas que tengan en cuenta sus preocupaciones. Se solicita tarifas inferiores a las que se proponen en el proyecto de resolución. No obstante, se aclara que las tarifas que fueron concertadas con la comunidad coinciden

Fecha:	7/23/2021
Aprobado por:	CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES VICEPRESIDENTE EJECUTIVO- ANI
Revisó:	GABRIEL VELEZ CALDERON Gerente Funcional G2 Grado 09 Vic. Jurídica JAIRTON HABIT DIEZ DIAZ Gerente Social VPRE XIMENA VALLEJO GUZMAN Gerente G.T.I. Financiero 2 VEJ CECILIA MUÑOZ SALAMANCA Gerente de Proyectos Carretero LUIS GERMAN VIZCAINO SABOGAL Asesor Jurídico VEJ
Proyectó:	DANIELA MARÍA ALVERNIA RINCÓN Apoyo Jurídico – GIT GAL 1 – VJ JAVIER SANABRIA MEJIA Apoyo Financiero – VEJ MARTHA MILENA CORDOBA PUMALPA Apoyo Social – VPRE YUBER ANDRES SIERRA TUTA Apoyo a la supervisión – VEJ

