

Honorables
Magistrados,
Tribunal Contencioso Administrativo. (Reparto)
Cali.

Referencia: Acción Popular.

Accionante: Eduardo Alfonso Correa Valencia.

Accionada: Ministerio de transporte e Instituto Nacional de Vías (INVIAS)

Derecho Invocado como violado: Moralidad Administrativa y otros.

EDUARDO ALFONSO CORREA VALENCIA, con cédula de ciudadanía número **16.243.318** y **TP 27.870** del **C.S.J**, acudo ante su despacho, para, de conformidad con el Artículo 88 de la Constitución Nacional y la ley 472 de 1998, se proteja el Derecho Colectivo a la **moral administrativa, defensa del patrimonio público y principio de la legalidad**, artículo 4º. De la ley 472 de 1998

PRETENSIONES:

Primera:

Que se declare, que el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de vías INVIAS han violado los derechos colectivos a la moralidad administrativa, a la defensa del patrimonio Público, y el principio de legalidad, con las actuaciones desarrolladas según los hechos narrados en el cuerpo de la presente acción popular.

Segunda:

Que, como consecuencia de la declaración anterior, por las razones que se expondrán más adelante, se suspenda la ejecución del contrato de concesión bajo el esquema de APP Nro. 001 del 2021 suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI y el concesionario Rutas del Valle, adjudicado mediante Resolución No. 20217030007585 del 18-05-2021 del Ministerio de Transporte, (folio 40 a 47).

b). Se suspenda el cobro de la tarifa del peaje en las estaciones ubicadas en el municipio de Palmira, por no contar con el acto administrativo de que trata el artículo 6.14 del decreto 87 de 2011.

c). Se eliminen al menos dos estaciones de peajes de las ubicadas en el municipio de Palmira, reemplazándolas por otras ubicadas fuera de la jurisdicción del municipio de Palmira, por las razones que más adelante se expondrán.

d).Se de aplicación al artículo 22 de la ley 105 de 1993, invirtiendo los recursos obtenido por INVIAS desde el momento de la terminación de la concesión conocida como MALLA VIAL DEL VALLE DEL CUACA Y CAUCA, a la fecha, en la adecuación necesaria del cruce de la carrera 28 con calle 42, más conocido como glorieta de Versailles, planteando una solución vial distinta al deprimido, menos costosa y cuya duración en su construcción sea en menor tiempo y no cuatro años, por las razones que se expondrán más adelante.

e). Replantear la obra consistente en el hundimiento (deprimido) de la calle 42 entre carreras 25 y 32, por las razones que se expondrán más adelante.

Tercera:

Que al momento de proferir Sentencia y acceder a las pretensiones de esta demanda, total o parcialmente, se disponga que la sentencia de Acción Popular tiene

prevalencia sobre cualquier decisión arbitral o judicial que se adopten en los asuntos controvertidos o tratados en la presente acción.

HECHOS:

1. Entre la Unión Temporal “Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca” -, y el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), se celebró el 29 de enero de 1999 el contrato de concesión No. 005, que tuvo por objeto la ejecución del proyecto vial denominado “**MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA**”. (anexo digital 1.)

2. La Cláusula 2 del contrato establece el **OBJETO DEL CONTRATO** en la cual se determina que:

*“El objeto del presente contrato, de conformidad con lo previsto en el artículo 32 numeral 4, de la Ley 80 de 1993, y la Ley 105 del mismo año, es el otorgamiento al concesionario de una concesión para que realice, por su cuenta y riesgo, los estudios y el diseño definitivos, las obras de construcción, rehabilitación y mejoramiento, la operación y el mantenimiento, la prestación de servicios, y el uso de los bienes de propiedad de INVIAS **dados en concesión**, para la cabal ejecución del proyecto vial denominado **MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA**, bajo el control y vigilancia de **INVIAS**.*

El INVIAS otorga por medio de este contrato al concesionario el uso y la explotación del proyecto por el tiempo de vigencia del contrato, para que sea destinado al servicio público de transporte, **“...a cambio de una remuneración que consiste en la cesión de los derechos sobre el recaudo del peaje, en los sitios y con las tarifas que sean aplicables de conformidad con este contrato”** (la negrilla es mía).(anexo digital 1, página 00018)

3. Como en todo contrato de concesión, el No.005 de 1999, estableció que el valor efectivo del mismo remuneraría **“todos los costos y gastos –directos e indirectos- en que incurra el Concesionario por la preparación y celebración del Contrato, así como por la ejecución y terminación del Proyecto, los impuestos, tasas y contribuciones que se causen por la ejecución del presente contrato...”** (anexo digital 1, página 00018)

4. La cláusula 1ª del contrato en la cual se establecen las definiciones relativas al contrato encontramos (las definiciones de peaje: anexo digital 1, página 00015)

5. La cláusula 17 del contrato al determinar la forma de pago, establece que **INVIAS cede al concesionario los derechos de recaudo de los peajes de las siguientes estaciones:** (anexo digital 1, páginas 00050 y 00051)

a) Estación CIAT con cobro en sentido Este-Oeste

b) Estación Estambul con cobro en sentido Oeste-Este.

Posteriormente, se establecieron otras tres estaciones de peajes así:

La Torre; Roza; CENCAR

6. El término de ejecución del contrato de concesión en mención fue de **veinte (20) según oficio Rad. E 20174090187592 del 01/03/2017** suscrito por la ANI y que se aporta al presente, suscrito por la ANI, **este contrato terminó el mes de agosto de 2017. (folios 36 y 37)**

7. el mencionado contrato fue suscrito y adjudicado de conformidad con el artículo 30 de la ley 105 de 1993, que trata del contrato de concesión que reza: **“ARTÍCULO 30. DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.** La Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial. **Para la recuperación de la inversión,**

la Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios podrán establecer peajes y/o valorización. (...)

PARÁGRAFO 1o. (...)

PARÁGRAFO 3o. *Bajo el esquema de Concesión, los ingresos que produzca la obra dada en concesión, serán asignados en su totalidad al concesionario privado, hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retomo al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el período de concesión.”*

8. El mencionado contrato de concesión terminó el mes de agosto de 2017 y la infraestructura fue revertida a INVIAS a partir del 1 de noviembre de 2018, según oficio Rad. 20205000324611 del 26-10-2020 (folio 38 y 39) y no obstante lo anterior, a partir de esa fecha se siguen cobrando las tarifas que al momento de terminación del contrato se cobraban e igualmente a partir de esa fecha se han venido incrementando las misma.

9. Mediante Resolución No. 20217030007585 del 18-05-2021 del Ministerio de Transporte, (folio 40 a 47) según su artículo Primero se adjudica la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2020 así:

“ARTÍCULO PRIMERO: Adjudicar la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2020, la cual tiene por objeto “*Seleccionar la Oferta más favorable para la Adjudicación de un (1) Contrato de Concesión cuyo objeto será el otorgamiento de una concesión que, bajo el esquema de Asociación Público Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, permita llevar a cabo financiación, elaboración de estudios y diseños definitivos, gestión ambiental, gestión predial, gestión social, construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento del proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Corredor Accesos Cali y Palmira de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la Minuta del Contrato*” al **PROPONENTE # 5 ESTRUCTURA PLURAL PRC – MC**, integrado por RODOVIAS COLOMBIA S.A.S. identificado con NIT 901.380.648-1 con una participación correspondiente al 70% y MC VICTORIAS TEMPRANAS S.A.S. identificado con NIT 900.608.144-8 y con una participación correspondiente al 30%- Estructura Plural representado legalmente por **ANA MILENA MEDINA CARRERO** identificada con la cédula de ciudadanía No. 60.355.781.

La adjudicación se efectúa por el valor del contrato, el cual corresponde a la suma de: TRES BILLONES QUINIENTOS NOVENTA MILLONES SEISCIENTOS OCHENTA MIL SEISCIENTOS DIECINUEVE PESOS (\$3.000.590.680.619), Cifras expresadas en pesos constantes del 31 de diciembre de 2018.”

10. En razón a dicha adjudicación se celebra el contrato de “Concesión bajo el esquema de APP No. 001 de 2021 entre la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y el concesionario RUTAS DEL VALLE S.A.S. (anexo digital No. 2)

11. ALCANCE DEL PROYECTO.

Según el oficio 20225000213541 del 19-07-2022, el alcance del proyecto corresponde a lo señalado en el mencionado oficio y que en el cuadro se identifican como UF (unidad funcional) así:

Todas las obras relacionadas como UFO y UF1 (folios 48 a 54) están ubicadas por fuera de la vía que de Palmira conduce a la ciudad de Cali.

“UFO

Toda la infraestructura existente. Operación y mantenimiento rutinario

UF1

Salida norte Palmira – Intersección Providencia - Intersección El Cerrito – Buga.

Puesta a punto y mantenimiento periódico Yumbo (paso nivel) – Mediacanoa.

Puesta a punto y mantenimiento periódico Rozo – La Torre.

Puesta a punto y mantenimiento periódico Palmaseca – Intersección Guajira – Intersección Rozo – Intersección Acequia – Intersección El Cerrito.

Puesta a punto y mantenimiento periódico Intersección Acequia – Intersección La Torre – Intersección La Selva – Intersección Cantarrana.

Puesta a punto y mantenimiento periódico Mulaló – La Torre.

Puesta a punto y mantenimiento periódico Intersección Cencar – Intersección Cantarrana – Intersección Guajira.

Puesta a punto y mantenimiento periódico Intersección Guajira – Glorieta Aeropuerto – Intersección Galicia.

Puesta a punto y mantenimiento periódico Paso nacional por Palmira 5.60 Rehabilitación y mantenimiento periódico.

UF2

Santander de Quilichao – Ye de Villa Rica – Intersección Candelaria – Intersección Acceso Sur Palmira – Intersección Cali-Palmira 5 (Palmira – Cerrito).

Puesta a punto y mantenimiento periódico Variante El Bolo.

Puesta a punto del tramo existente. Construcción del tramo faltante.

Puesta a punto y mantenimiento periódico Intersección Cali – Palmira 5 (Palmira – Cerrito) – Intersección Ingenio Providencia.

Puesta a punto y mantenimiento periódico. Incluye la construcción del ramal 4D en la intersección La Herradura Cali – Palmira.

Puesta a punto y mantenimiento Cali – Candelaria.

Puesta a punto y mantenimiento periódico de las dos calzadas

UF3

Av. Bicentenario.

Construcción de calzada sencilla y mantenimiento periódico por 5 años

UF4

Ye de Villa Rica – Av. Bicentenario.

Puesta a punto y mantenimiento periódico Av. Bicentenario – Jamundí (carrera 10).

Puesta a punto y mantenimiento periódico

UF5

Cali (Sameco) – Glorieta Cencar.

Puesta a punto y mantenimiento periódico Glorieta Cencar – Glorieta Las Américas.

Puesta a punto de la calzada existente. Construcción de la segunda calzada y mantenimiento periódico de la doble calzada Glorieta Las Américas – Yumbo (Paso Nivel)”

NOTA: Las obras resaltadas en negrilla no están dentro de la jurisdicción del municipio de Palmira, por lo tanto, por fuera de la vía que de Palmira conduce a Cali y viceversa.

La UF 1 que contempla el “hundimiento” (paso deprimido) de la calle 42 y la adecuación de la glorieta, tiene un plazo máximo de ejecución de cuarenta y ocho (48) meses (**oficio RDV-161221-005** del 16 de diciembre de 2021) (**folios 55 a 59**) **oficio RDV-190422-10** (**folios 60 a 61**)

12. Los predios a adquirir para esta obra están situados en la calle 42 entre carreras 25 a 32 y los situados en la carrera 28 entre las calles 40 a 47, según **oficio RDV-190422-010** (**folios 60 a 61**)

13. Según **oficio ANI 20225000213541** (**folios 62 a 68**) todas las obras de esta nueva malla vial se cancelan con el recaudo de los siete peajes, de los cuales cinco se encuentra en el municipio de Palmira, otro en la vía Media Canoa Yumbo y el ultimo en Villa Rica, departamento del Cauca.

14. Estos peajes según **oficio del Ministerio de Transporte No.20225000287421** del 14-09-2022 (**folio 69 a 70**) están ubicados en las siguientes distancias con relación a peaje del CIAT, así:

CIAT – CERRITO.....	24.4 Km
CIAT – PASO LA TORRE.....	26.0 Km
CIAT – ROZO	26.7 Km
CIAT – CENCAR	22.0 Km
CIAT – VILLA RICA	49.8 Km

Existe una tarifa diferencial o especial que favorece a las personas propietarias de vehículos que viven en la ciudad de Palmira y que para el año 2018 ascendía al número de 20.372, según **oficio ANI CV-OF-125-VO** (**folios 71a73**)

15. Según **oficio RDV-210422-004** (**folios 74 a 77**) de Rutas del Valle señalan que para el retorno frente al parque del azúcar fue concertado con la alcaldía municipal; concertación de la cual no se habla para la obra del hundimiento de la calle 42 entre carreras 25 y 32 ubicada dentro del perímetro urbano de la ciudad, es decir, no fue concertada.

16. El proyecto de hundimiento de la calle 42 con carrera 28 ubicada dentro del perímetro urbano de la ciudad, ni antes de la adjudicación del contrato ni a la firma del mismo, fue concertado ni con el municipio de Palmira ni con la comunidad afectada.

17. Según **ANI 20215000201981** el comparativo de los cuadros que se adjuntan a (**folios 78 a 89**) los peajes del CIAT y Estambul que se ubican en la vía Cali – Palmira – Cali resultan ser más caros que el resto de los peajes que conjuntamente con los anteriores soportan la financiación de la concesión, es decir los peajes de Villa Rica, Media Canoa y el Cerrito.

18. Las tarifas a pagar por los usuarios de esta vía no solamente, no rebajaron, sino que se ha ido incrementando años tras año según **Resolución No. 20213040003685**. (**folios 93**)

19. Los peajes ubicados en el municpio de Palmira no cuentan con el requisito establecido en el articulo 6.14 del decreto 87 de 2011 , que obliga al Ministerio del Transporte a expedir el acto administrativo de concepto previo vinculante,que reza:

“6.14. Emitir, en su calidad de suprema autoridad del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, los departamentos, distritos y municipios.”

FUNDAMENTOS DE DERECHO.

INTERESES COLECTIVOS Y LA DEFENSA A LA MORALIDAD ADMINISTRATIVA Y AL PATRIMONIO PÚBLICO

1). A este respecto, el Honorable Consejo de Estado ha definido el concepto de intereses colectivos como:

“Intereses de representación difusa, en la medida en que suponen la reivindicación de derechos cuyo titular es un grupo de personas que, en un principio, puede ser indeterminado o indeterminable...”¹

Por esta razón el titular de la Acción Popular no requiere acreditar interés concreto o subjetivo en la decisión, puesto que su actuación procesal está dirigida a defender intereses o derechos que exceden el ámbito individual.²

Así las cosas, se concluye, de un lado, como concluyó el Consejo de Estado, que los derechos invocados como susceptibles de ser protegido por medio de la Acción Popular y, de otro, que el accionante no requiere demostrar un interés individual en la decisión. Pero además es necesario señalar que de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 209 de la Carta Política y el literal b), de la ley 472 de 1998, la moralidad administrativa no solo es un derecho colectivo, sino que además es un principio que orienta la función pública. El Consejo de Estado Sección Tercera en sentencia del 12 de octubre de 2006 considero que:

“(...) La moralidad administrativa, se refiere al ejercicio de la función administrativa conforme al ordenamiento de las funciones públicas, determinadas por la satisfacción del interés general y no por intereses privados y particulares, sin que cualquier vulneración al ordenamiento jurídico, en el ejercicio de tal función, lleve consigo de manera automática, vulneración a la moralidad administrativa, por cuanto no toda violación al principio de legalidad, implica automáticamente violación del derecho colectivo a la moralidad administrativa”.

Con este propósito es importante precisar que en veces la violación al principio de legalidad que se traduce en el no acatamiento de la normatividad en el ejercicio de la función administrativa, puede conducir a concluir también la vulneración a la moralidad administrativa, porque a la ilegalidad de la actuación se une la conducta antijurídica de quien ejerce, en tanto actúa no con el ánimo de satisfacer el interés general, sino con el claro propósito de atender intereses personales y particulares, esto es, se vale de la función que ejerce como servidor del Estado, en provecho propio.”

Igualmente ha precisado el honorable Consejo de Estado, que la moralidad administrativa tiene una naturaleza dual: por un lado, ostenta el principio de la función pública de acuerdo a los artículos 209 de la C.N y artículo 3 de la ley 489 de 1998, e igualmente como derecho colectivo que garantiza a la comunidad la protección de sus derechos.

Desde la perspectiva de la jurisprudencia constitucional y contenciosos administrativa, se ha establecido que el derecho colectivo a la moralidad administrativa se vulnera cuando se verifiquen tres supuestos:

a). La existencia de la vulneración de los bienes jurídicos como la buena fe, la ética, la honestidad, la satisfacción del interés general entre otros; *“y habrá lugar a que se configure de forma real su afectación, si se prueba el acaecimiento de una acción u omisión, de quienes ejercen funciones administrativas, con capacidad para producir una vulneración o amenaza de dichos bienes jurídicos, que se genera a causa del desconocimiento de ciertos parámetros éticos y morales sobre los cuales los asociados asienten en su aplicación”⁴⁸.*

Al respecto, la Corte Constitucional ha establecido que la moralidad administrativa no se predica únicamente del “fuero interno de los servidores públicos, sino que abarca toda la gama del comportamiento que la sociedad en un momento dado espera de quienes manejan los recursos de la comunidad y que no puede ser otro que el de absoluta pulcritud y honestidad”

¹ (Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia del 29 de junio de 2000, expediente AP-001 C.P. Eduardo Hernández Henríquez).

² (Consejo de Estado, Sección Quinta, Sentencia del 28 de junio de 2002, C.P. Doctor David Quiñones Pinilla).

b). La jurisprudencia constitucional y contencioso administrativa han reiterado que la vulneración a la moralidad administrativa supone generalmente el quebrantamiento del principio de legalidad. En este sentido, el Consejo de Estado ha establecido que:

"(...) En efecto, cuando se habla de moralidad administrativa, contextualizada en el ejercicio de la función pública, debe ir acompañada de uno de los principios fundantes del Estado Social de Derecho, como lo es el de legalidad, que le impone al servidor público o al particular que ejerce función administrativa, como parámetros de conducta, además de cumplir con la Constitución y las leyes, observar las funciones que le han sido asignadas por ley, reglamento o contrato, por ello en el análisis siempre está presente la ilegalidad como presupuesto sine qua non, aunque no exclusivo para predicar la vulneración a la moralidad administrativa." (Consejo de Estado, Sección Tercera; M.P. Jaime Orlando Santofimio. 8 de junio de 2011, Rad.25000-23-26-000-2005-01330-01)

2). CONSIDERACIONES JURIDICAS RESPECTO DEL CONTRATO DE CONCESION.

El contrato de concesión está regulado por la ley 80 de 1993 en cuyo artículo 32 No.4, se define: *"Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden"*(**Numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993**)

Es del caso señalar, como lo ha venido sosteniendo la doctrina, los contratos de concesión son aquellos que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario, la prestación, operación, explotación, organización o gestión total o parcial, de un servicio público, **o la construcción, explotación o conservación de una obra o bien destinados al servicio o uso público, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien**, o en una suma periódica, única o porcentual.

De acuerdo con la anterior definición, el citado contrato presenta las siguientes características: Implica una convención entre un ente estatal -concedente- y otra persona -concesionario-; **Se refiere a un servicio público o a una obra destinada al servicio público.** Puede tener por **objeto la construcción, explotación o conservación total o parcial de una obra destinada al servicio o uso público.**

Al respecto, v.gr., la Ley 105 de 1993 dispone que, para recuperar la inversión en un contrato de concesión, se podrán establecer peajes o valorización. Según la misma ley, los ingresos que produzca la obra dada en concesión serán en su totalidad del concesionario, hasta tanto obtenga del plazo establecido en el contrato, el retorno del capital invertido. (Consejo de Estado, Sala de lo contencioso administrativo, Sección Tercera, consejero ponente: Ramiro Saavedra Becerra, sentencia de diciembre nueve (9) de dos mil cuatro (2004), Radicación número: 25000- 23-26-000-2002-1216-01(27921),

En sentencia del magistrado Hernando Herrera Vergara (**C-250 de 1996**), señala:

"Como lo ha anotado la doctrina que existe sobre la materia, la eficacia jurídica del plazo pactado de duración del contrato permite la amortización de la inversión, por cuanto como es de la naturaleza del contrato, todo concesionario actúa por cuenta y riesgo propio, y como quiera que ha destinado un conjunto de bienes y elementos para llevar a cabo el objeto del contrato, tiene que amortizar el capital durante el término de la concesión o incluso antes, según ocurra la reversión o la transferencia.

Jurídicamente la transferencia se justifica en la medida en que ella obedece a que el valor de tales bienes está totalmente amortizado, siempre y cuando se encuentren satisfechos los presupuestos del vencimiento del término. Ese valor de los bienes que se utilicen para el desarrollo y ejecución del contrato de concesión, se paga por el Estado al momento de perfeccionar la concesión."

OBRAS POR CONCESIÓN LEY 105 DE 1993

“ARTÍCULO 30.- Del contrato de concesión. La Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

Para la recuperación de la inversión, la Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.

(...)

En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura Distrital o Municipal de transporte.

PARÁGRAFO 1º.- (...). PARÁGRAFO 2º.- (...).

PARÁGRAFO 3º.- Bajo el esquema de Concesión, los ingresos que produzca la obra dada en concesión, serán asignados en su totalidad al concesionario privado, hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retorno al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el período de concesión.”

Así las cosas, Honorables Magistrados, durante la vigencia de concesión, la tarifa del peaje necesariamente incluye dos costos: el costo de construcción de la vía y el costo de mantenimiento de la misma hasta finalizar la concesión.

Pero resulta, que, al finalizar la concesión, se nos continuó cobrando la tarifa plena, la cual incluye el costo de construcción, que ya concluyo y el de mantenimiento de la misma, que como es lógico, es inferior al de construcción, más aún si se tiene en cuenta que el mantenimiento de la vía Palmira Cali es mínimo.

3). CONSIDERACIONES JURIDICAS RESPECTO DE LA TARIFA DEL PEAJE.

DISTANCIAS ENTRE LOS DISTINTO PEAJES:

Según el estudio realizado por la Universidad Manuela Beltrán, la distancia entre los respectivos peajes debe ser de 120 a 150 kilómetros de distancia entre un peaje y el subsiguiente.

La distancia entre los distintos peajes que tiene sitiada la ciudad de Palmira es la que a continuación se relaciona, en relación con el peaje del CIAT. (folio 69 a 70):

CIAT – CERRITO.....	24.4 Km
CIAT – PASO LA TORRE.....	26.0 Km
CIAT – ROZO	26.7 Km
CIAT – CENCAR	22.0 Km
CIAT – VILLA RICA	49.8 Km

Si bien es cierto que la ley 105 de 1993 “por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, no ha establecido una distancia mínima entre un peaje y el subsiguiente, el literal d) del artículo 21 de la ley 105 de 1993 preceptúa que:

"Las tasas de peajes serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación."

A este respecto La Honorable Corte Constitucional al estudiar la constitucionalidad del citado artículo 21 ha señalado en la sentencia C – 482 de 1996 que:

"ARTICULO 21. Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, ésta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional **y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.**

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

"Todos los servicios que la Nación o sus Entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

"Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:

"a. Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

"b. (...) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas.

"c. El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio.

"d. Las tasas de peajes serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación.

"e. Para determinar el valor del peaje y de las tasas de valorización, en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.

"Parágrafo. (...)

Dice la Corte Constitucional:

"Al establecer que las tarifas serán diferenciales, y se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y los costos de operación, la ley traza unas reglas suficientes para la actuación de las autoridades competentes. La distancia recorrida, sumada a las características del vehículo y a los costos de operación, permite señalar hechos o factores como el deterioro de la vía, causado por su uso, o el beneficio que recibe el usuario. Esta disposición, racionalmente interpretada, no permite la arbitrariedad en la fijación de las tasas o tarifas.

Las tarifas diferenciales, además, demuestran que la ley se funda en la aplicación del principio de igualdad, al imponer un trato diferente, según el beneficio o provecho que reciba el usuario.

Finalmente, el literal e) obliga a las autoridades encargadas de la determinación del peaje y de las tasas de valorización, a obrar con sujeción a un criterio de equidad fiscal. Y no se diga que ésta es una expresión ambigua o carente de contenido. Hacerlo, implicaría sostener, erróneamente, que también son ambiguas o carecen de contenido las referencias expresas a la equidad en el sistema tributario, que aparecen en la Constitución (artículos 95, numeral 9, y 363, inciso primero).

"Cuarta. - Análisis del artículo 21 de la ley 105 de 1993, demandado.

(...)

En primer lugar, la norma acusada impone, clara e inequívocamente, un límite a la cuantía de los costos recuperables. Este límite lo establece el literal a), al determinar que "Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo". Una tarifa exagerada, superior desproporcionadamente a lo necesario para el mantenimiento, la operación y el desarrollo del servicio, implicaría una posible violación de la ley.

(...)

Semejantes consideraciones a las que se acaban de hacer, valen en relación con el recaudo, que corresponde a la autoridad o al particular responsable de la prestación del servicio.

Al establecer que las tarifas serán diferenciales, y se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y los costos de operación, la ley traza unas reglas suficientes para la actuación de las autoridades competentes. La distancia recorrida, sumada a las

características del vehículo y a los costos de operación, permite señalar hechos o factores como el deterioro de la vía, causado por su uso, o el beneficio que recibe el usuario. Esta disposición, racionalmente interpretada, no permite la arbitrariedad en la fijación de las tasas o tarifas.

Las tarifas diferenciales, además, demuestran que la ley se funda en la aplicación del principio de igualdad, al imponer un trato diferente, según el beneficio o provecho que reciba el usuario.

En otra y muy reciente sentencia, la C 200 del 2021, la corte constitucional se expresa en el mismo sentido así:

(...)

“Por lo cual, el denominado peaje consiste en la tasa que el usuario de una vía pública paga por su utilización, con el fin de garantizar la existencia y el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de una infraestructura vial que haga posible y eficiente el transporte terrestre.

La amplia potestad de configuración del Legislador en materia tributaria, permite que mediante la Ley 105 de 1993, modificada parcialmente por la Ley 787 de 2002, se faculte a los privados que presten el servicio recaudar la tasa del peaje. Bajo el entendido de que el peaje consiste en una tasa que el usuario de una vía pública paga por la utilización de la infraestructura vial, (...) (subrayas fuera de texto).”

“(...) el principio de equidad es de naturaleza estructural, esto es, se predica del sistema tributario y no de un tributo en particular, de tal manera que el sistema tributario debe ser equitativo en su integridad. Así lo reconoció la Corte en la sentencia C-606 de 2019, y lo ha venido sosteniendo de forma pacífica desde mediados de los años noventa. La sistematicidad también se predica en relación con la tarifa del tributo. En esa línea, la Corte ha dicho que el principio de equidad no se predica de los contribuyentes individualmente considerados, se insiste, sino del sistema impositivo en su conjunto, lo que supone que, al verificar la posible infracción al principio de equidad por cuenta de un tributo o la configuración particular de alguno de sus elementos, es necesario tener en cuenta los beneficios tributarios que el ordenamiento jurídico reconoce a los contribuyentes frente a los que se alega el quebrantamiento del principio de equidad en materia tributaria.” (Corte Constitucional, Sentencia C057 de 2021)

Como se puede observar Honorable Magistrado, la ciudad de Palmira se encuentra francamente **sitiada por cinco (5) peajes** cuyas tarifas no se compadecen con el mínimo mantenimiento que deba hacersele a la vía, por lo siguiente:

- a). No existe transporte pesado de carga sino de pasajeros.**
- b). Se trata de un terreno absolutamente plano, sin problemas de derrumbes, deslizamiento y ningún tipo de fenómeno geológico que lo afecte y requiera una intervención constante.**
- c). No existe desbordamientos de ríos y quebradas que se encuentran en su trayecto que afecten la integridad de la vía. El único mantenimiento permanente que uno evidencia, es el corte del pasto.**

Al contestar un derecho de petición, respecto de cómo se recuperaría la inversión en la nueva malla vial, así contesta INVIAS: INVIAS DT-VAL 36838 Traslado Derecho de Petición. *RAD_E: 20224090729942 de 5-07-2022, 20224090742192 de 7-07- 2022 y 20224090735292 de 6-07-2022*contesta de la siguiente manera.

A través de que peajes se recuperara la inversión hecha en la prolongación de la avenida ciudad de Cali.

“En este punto, es importante indicar que el Contrato de Concesión tiene como fuente principal de financiación el recaudo por concepto de peajes en las ocho (8) estaciones existentes: Mediacanoa, Paso La Torre, Cencar, Cerrito, CIAT, Estambul, Villa Rica y Roza, incluye todas las obligaciones y actividades necesarias para el cumplimiento del objeto contractual, tanto en la etapa Preoperativa como en la etapa de Operación y Mantenimiento, así como también las labores complementarias y la asunción de los riesgos de construcción, geotécnicos, geológicos, ambientales, emergencias, de

operación, administrativos, financieros y todos los demás que se desprenden de las obligaciones del Concesionario de manera global” (negrilla fuera del texto)

Es decir, que todas las obras contratadas con el concesionario, se pagan con los recursos de los peajes señalados en la contestación, **de los cuales cinco (5) están en nuestro municipio de Palmira**, cuales son: **Paso de La Torre, Cencar, CIAT, Estambul, Rozo los dos restantes Villa Rica se encuentra ubicado en el departamento del Cauca y el de Cerrito en el municipio del Cerrito y Media Canoa Yumbo, en Yumbo.**

Así las cosas, los usuarios de estas vías al pagar la respectiva tasa de peaje, pagan por todas las obras a ejecutar, por ejemplo: al movilizarnos de Palmira a Cali como para nosotros es habitual, pagamos, financiamos, (sin transitarlas) las obras correspondientes a los siguientes tramos:

Cali – Jamundí ; Jamundí – Villa Rica ; Cali – Candelaria ; Media Canoa – Yumbo

Cerrito - Palmira

Más claro: estamos pagando por el “servicio” de vías que no estamos utilizando, lo cual desvirtúa la esencia de la tasa que es, como lo explicó la Corte en la Sentencia T-258 de 1995: *el “peaje” consiste en la tasa o retribución que el usuario de una vía pública paga por su utilización, con el fin de garantizar la existencia y el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de una infraestructura vial que haga posible y eficiente el transporte terrestre.*

A partir de los textos constitucionales y legales y de la doctrina se ha señalado en este sentido que se denomina “tasa” a un gravamen que cumpla con las siguientes características:

Su finalidad es la de recuperar el costo de lo ofrecido y el precio que paga el usuario guarda una relación directa con los beneficios derivados de ese bien o servicio;”

Al estudiar la constitucionalidad del artículo 21 de la ley 105 de 1993 la Corte Constitucional dijo:

“Cuarta. - Análisis del artículo 21 de la ley 105 de 1993, demandado.

“Lo expuesto permite analizar el artículo demandado. Y de su examen, como se verá, se deduce que en nada quebranta el artículo 338 de la Constitución. Para llegar a esta conclusión no es menester dedicarse a complicadas lucubraciones.

En primer lugar, la norma acusada impone, clara e inequívocamente, un límite a la cuantía de los costos recuperables. Este límite lo establece el literal a), al determinar que “Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo”. Una tarifa exagerada, superior desproporcionadamente a lo necesario para el mantenimiento, la operación y el desarrollo del servicio, implicaría una posible violación de la ley.

La fijación de las tarifas, tasas y peajes, está sujeta a un criterio de igualdad, establecido por el literal b), que ordena cobrarlas a todos los usuarios, y exceptúa solamente a quienes transiten en bicicletas y motocicletas.

El literal c) asigna a “las autoridades competentes” la facultad de determinar las tasas y tarifas. Sería absurdo pretender que la ley enumerara todas las autoridades que pueden ejercer esta atribución. Sin embargo, no hay lugar a ningún equívoco: en la ley o en el reglamento, se asignan las competencias de las autoridades (artículos 121, y 122, inciso primero, de la Constitución). Por eso, en esta materia se sigue la regla general: sólo puede ejercer esta atribución la autoridad competente según la ley. (...)”

Ocasionalmente caben criterios distributivos como las tarifas diferenciales;

Un ejemplo típico son las tarifas de los servicios públicos domiciliarios.

(...)

Cabe precisar que el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 tal como quedó reformado por el artículo 1° de la Ley 787 de 2002 alude igualmente al concepto de peaje, al tiempo que el parágrafo 4 del mismo artículo señala que lo allí dispuesto se entiende aplicable a “las vías concesionadas” por lo que se hacen necesarias algunas precisiones sobre ese concepto y sobre el alcance de la exoneración de pago señalada en la norma acusada en esa última hipótesis.

Como lo explicó la Corte en la Sentencia T-258 de 1995³ el “peaje” consiste en la tasa o retribución que el usuario de una vía pública paga por su utilización, con el fin de garantizar la existencia y el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de una infraestructura vial que haga posible y eficiente el transporte terrestre.”

Cuando la Corte en la sentencia señalada anteriormente, precisa que: “...las tarifas serán diferenciales, y se fijarán en proporción a las distancias recorridas, (...) **Esta disposición, racionalmente interpretada, no permite la arbitrariedad en la fijación de las tasas o tarifas.**”

Ojo Honorable Magistrado, la Corte de manera clara y precisa señala, que esta disposición racionalmente interpretada y agregaría, aplicada, no permite arbitrariedad; en este caso, está sucediendo todo lo contrario, y por donde se mire, abunda la irracionalidad y la arbitrariedad.

Así las cosas, Honorable Magistrado, ¿cómo puede hablarse de equidad, cuando somos los palmiranos sitiados por cinco peajes, quienes debemos soportar el peso económico en que se sustenta la concesión?

No es justo Honorable Magistrado, que estando Palmira sitiada por cinco peajes como se ha manifestado anteriormente, no haya recibido los beneficios que por ley le corresponden, según el artículo adelante citado.

CONCEPTO PREVIO VINCULANTE:

Desde el año 2000, como lo establecía en el numeral 10 del Decreto 101 de 2000, se ha venido conservando como requisito previo al establecimiento de un peaje, la expedición del concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la nación, como posteriormente lo dispuso el Decreto 2053 de 2003 en su artículo 5.14, y el actualmente vigente Decreto 087 de 2011 que en su artículo 6.14 le impone una obligación al Ministro del Transporte. Reza el citado decreto:

“6.14. Emitir, en su calidad de suprema autoridad del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, los departamentos, distritos y municipios.”

Anexo modelo de resolución de un concepto previo vinculante. (folios 103 a 113)

El 19 de septiembre del año en curso, mediante derecho de petición solicito información sobre la existencia del concepto previo vinculante de las estaciones de peajes ubicadas en el municipio de Palmira con cuyo recaudo se financiaran las obras de la nueva malla vial, según el artículo 6.14 del decreto 087 de 2011, el cual fue respondido el 03 de octubre del presente con radicado 20225000310431. Con una respuesta más que olímpica que deja evidenciar que el exigido concepto vinculante previo no existe. Así respondieron: (folio 114 y 115)

“En virtud del proceso VJ-VE-APP-IPB-001-2020 de 6 de abril de 2020, la ANI adjudicó y celebró con la Sociedad CONCESIONARIA RUTAS DEL VALLE S.A.S., el Contrato de Concesión No.001 del 9 de junio de 2021, cuyo objeto, de conformidad con lo señalado en el numeral 2.1 “Objeto” de la parte general del contrato, es: “El presente Contrato de concesión bajo un esquema de asociación públicoprivada de Iniciativa Pública en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para que, de conformidad con lo previsto en este contrato,

³ M.P. Antonio Barrera Carbonell

el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del Proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1.”

Es importante manifestar respecto de su pregunta que de conformidad con los documentos del contrato y sus apéndices no está prevista la instalación de nuevas estaciones de peaje manteniendo la ya existentes para la financiación del proyecto a saber: Villa Rica, Mediacanoa, Paso La Torre, Cencar-Rozo, CIAT, Estambul y Cerrito. De esta manera esperamos haber atendido su solicitud.” (folio 115)

Esta respuesta en nada se asemeja al modelo de resolución de concepto previo vinculante que se anexa. (folios 103 a 113)

Ante esta respuesta, que tiene tanto de imprecisa como de evasiva, instaure una acción de tutela para que se respondiera de fondo, la cual fue fallada el día 29 de noviembre del 2022, mediante Sentencia Nro. 099 (folio 116 a 124)

Del relato de las actuaciones que de manera precisa hace el Señor Juez en la sentencia, se desprende que la accionada no aportó la respuesta al despacho y en consecuencia, este le ordena dar contestación de fondo.

Honorable Magistrado, yo no estaba solicitando información sobre el establecimiento de nuevas casetas de peajes, que fue el sentido que le dieron a la respuesta, lo cual indica, que dicho requisito del concepto previo vinculante no existe, de haber sido así, hubieran aportado el acto administrativo.

Sobre el incumplimiento del requisito del concepto previo vinculante, el Honorable Consejo de Estado, en reciente sentencia del 17 de marzo de 2022, bajo el Radicado 11001032400020110021000, actuando como Magistrado Ponente el Doctor Hernando Sánchez S, en el cual se demandó la Resolución 003205 del 04 de agosto de 2010, en virtud de la cual se autorizaba la instalación de una caseta de peaje en la vía COVEÑAS – TOLU – TOLU VIEJO preciso:

“No cabe duda que a este último género pertenecen las decisiones políticas sobre peajes, cuyo establecimiento no puede ser visualizado como un asunto puramente local ya que tiene consecuencias regionales y aun nacionales puesto que rebasa la dimensión local y proyecta sus efectos más allá de los entes territoriales ubicados en su área de influencia, y tiene repercusiones nacionales y transnacionales pues incide significativamente en la circulación de sujetos, bienes y servicios, por lo que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 208 de la Constitución Política, la formulación de su política general debe hacerla el Estado a través del Ministro del Transporte.

*Desde esta perspectiva, juzga la Sala que **la disposición acusada constituye cabal materialización de la facultad de «formular las políticas atinentes a su despacho»** que bajo la dirección del Presidente de la República le corresponde desarrollar al Ministro de Transporte «con el fin de fortalecer la unidad de la Nación y asegurar a sus integrantes un marco jurídico que garantice un orden político, económico y social justo» (artículo 208 de la C.P. y Preámbulo) por lo que con ella no se vulnera ni la Constitución Política ni la ley, motivo por el cual, en los términos de esta providencia, se desestimarán por esta Sala las pretensiones de la demanda.[...].” (Negrilla y subrayado fuera de texto).*

(...)

Análisis del caso en concreto

Así las cosas, el numeral 5.14 del artículo 5º. del Decreto 2053 de 2003, estableció:

*“[...] **Artículo 5º. Funciones del Despacho del Ministro.** Además de las funciones que determina el artículo 61 de la Ley 489 de 1998, le corresponden las siguientes:*

[...]

5.14 Emitir, en su calidad de suprema autoridad del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, los departamentos, distritos y municipios.

28. Respecto del concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes, previsto en el numeral 10 del artículo 6º. del Decreto 101 de 2000, el cual se reprodujo de forma idéntica casi en su

totalidad en el numeral 5.14 del artículo 5º. del Decreto 2053 de 2003, esta Sala en la providencia de 8 de noviembre de 2001, **consideró que: i) se requiere de esta valoración desde el punto de vista técnico y de conveniencia para el establecimiento del peaje y su conformidad con la política general en la materia cuya formulación es competencia del Ministro de Transporte; y, ii) constituye la materialización de la facultad de formular las políticas vinculadas a su Despacho, en particular la atinente a los peajes, la cual tiene relevancia no solamente local, sino también genera consecuencias y repercusiones a nivel regional y nacional, incluso en el ámbito transnacional.**

(...)

Tampoco lo establece ni se puede colegir de la lectura del numeral 5.15 del artículo 5º. del Decreto 2053 de 2003, que con la expedición del acto administrativo de autorización de instalación de la caseta de peaje y la fijación de la tasa que se cobrará a los usuarios, por parte del Ministro de Transporte, se entiende conferido el concepto vinculante previo del numeral 5.14 idem que debe emitir el mismo Despacho.

(...)

Si bien uno de los considerandos de la Resolución 003205 de 2010, señaló que de acuerdo con el “ESTUDIO SOCIOECONÓMICO Y DE TRÁNSITO PARA LA INSTALACIÓN DE UNA ESTACIÓN DE PEAJE EN LA VÍA COVEÑAS – TOLÚ - TOLUVIEJO RUTA 90” realizado por el ingeniero Roberto Enrique Salom Salom, y además unas reuniones adelantadas con los Alcaldes de Coveñas, Tolú y Tolviejo, los Concejos Municipales, el Gremio Transportador y la Comunidad de dichos municipios, se acordó la instalación del peaje, **dicho documento no es el exigido por el numeral 5.14 del artículo 5º. del Decreto 2053 de 2003, puesto que como se explicó en líneas precedentes, es el concepto vinculante previo emitido por el Ministro de Transporte.**

En ese orden de ideas, la Resolución 003205 de 2010, modificada por la Resolución 005258 del mismo año, expedidas por el Ministro de Transporte, vulneraron lo dispuesto en el numeral 5.14 del artículo 5º. del Decreto 2053 de 2003, al no contar con el concepto vinculante previo a la autorización del establecimiento de la caseta de peaje y fijación del cobro de la tasa a los usuarios de la ruta No. 90 de la Vía COVEÑAS - TOLÚ - TOLUVIEJO, localizada en el PR55+800 con una cobertura de 36 kilómetros, estación denominada El Golfo, posteriormente modificada su ubicación al PR 56+150 mediante la Resolución 005258 de 2010.(negrilla fuera del texto)

Frente al cargo de expedición irregular del acto administrativo

Esta Sala ha considerado que se configura la expedición irregular como causal de nulidad cuando se desconocen las normas que regulan los requisitos o procedimientos legales exigidos para la expedición del acto administrativo, lo cual comprende las etapas previas a su expedición, esto es, los requerimientos relativos a la forma en que deben materializarse.

En la expedición de la Resolución 003205 de 2010, modificada por la Resolución 005258 de 2010, se pretermitió el cumplimiento de un requisito establecido en el numeral 5.14 del artículo 5º. del Decreto 2053 de 2003, referente a la emisión del concepto vinculante previo al establecimiento del peaje, configurándose la expedición irregular de los actos administrativos acusados.

Conclusiones

Aun cuando en los considerandos de la Resolución 003205 de 2010, se mencionó el “ESTUDIO SOCIOECONÓMICO Y DE TRÁNSITO PARA LA INSTALACIÓN DE UNA ESTACIÓN DE PEAJE EN LA VÍA COVEÑAS – TOLÚ - TOLUVIEJO RUTA 90” y unas reuniones efectuadas con las autoridades locales, gremios y la comunidad, este documento no es el concepto técnico, que también debe valorar la conveniencia del establecimiento del peaje y que se debe emitir: i) de conformidad con la política general en esta materia, cuya formulación compete al Ministro.”

En este caso, al igual que el anterior, se pretermitió el cumplimiento de un requisito establecido en el numeral 6.14 del Decreto 087 de 2011, referente a la emisión del concepto vinculante, previo al establecimiento del peaje, configurándose una omisión al deber de expedir dicho acto administrativo. Reza la norma.

“6.14. Emitir, en su calidad de suprema autoridad del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, los departamentos, distritos y municipios.”

En tal virtud, el consejo de estado declaro nula la resolución mediante la cual se determinó establecer el peaje en la **LA VÍA COVEÑAS – TOLÚ - TOLUVIEJO RUTA 90**

4). VIAS NACIONALES Y AUTONOMIA ADMINISTRATIVA DE LOS MUNICIPIOS.

HUNDIMIENTO (DEPRIMIDO) DE LA CALLE 42 CARRERAS 25 A 32. PALMIRA.

El proyecto de la nueva malla vial, contempla el hundimiento de la calle 42 entre carreras 25 a 32 (folios 55 y 60 y 6) obra que tendrá una duración de cuarenta y ocho (48) meses, es decir, dos (2) años, tiempo en el cual se afectara el sector comercial de toda esta área con una parálisis total.

A los afectados con esta obra, a última hora, solamente se les ha comunicado (no socializado) sobre la obra que se llevara a cabo, sin que hasta el momento se haya planteado alguna solución a las aproximadamente mil familias que se afectaran.

El Congreso de la Republica expidió la ley 1682 del 2013, *“Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.”*, que en su aparte pertinente reza:

“ARTÍCULO 10. Proyectos de infraestructura de transporte con intervención urbana y rural de la red secundaria o terciaria. En los proyectos de infraestructura de transporte de utilidad pública e interés social a cargo de la Nación que requieran intervenciones urbanas o rurales en vías de la red secundaria o terciaria para su desarrollo, se **suscribirá un convenio de colaboración y coordinación con la Autoridad Territorial** correspondiente en el que se establezcan las responsabilidades que cada una de las partes asume en la ejecución de las actividades relacionadas con el proyecto.

En caso de no llegar a un acuerdo en un término de noventa (90) días, la entidad responsable del proyecto a cargo de la Nación continuará con el proyecto de infraestructura de transporte, entregando a la entidad territorial un documento que dé cuenta de la revisión de la viabilidad del proyecto de la nación, se ajuste al Plan de Desarrollo Territorial y las acciones de mitigación de impactos sobre el territorio a intervenir.”

No se evidencia Honorables Magistrados, la existencia del convenio de que trata el artículo anterior.

Cuando se le requirió a la alcaldía copia del mencionado convenio, como es costumbre en esta administración, faltando uno o dos días para vencerse el termino para contestar, respondieron que consultarían con la INVIAS sobre la existencia del mencionado convenio. (folio 125)

Al verse presionada por la existencia de una acción de tutela que amparara el derecho petición, apresuradamente y como el mago que saca un conejo de un sombrero, aportaron lo que es un remedo de convenio, (folios 129 a 139) , el cual carece de fecha y de firmas, y por el trámite vergonzoso que se le dio al derecho de petición en virtud delo cual se aportó dicho documento, indica que corresponde al año 2020 o 2021.

Indica lo anterior, que ni antes de adjudicarse el contrato, ni en el contrato existe evidencia del cumplimiento el anterior requisito que tiene que ver directamente con el respeto al principio de autonomía territorial, sobre el cual nos centraremos ahora, trayendo a colación varias sentencias de la Honorable Corte Constitucional, así:

SENTENCIA C- 077 DE 2017

“El principio de autonomía territorial de las entidades territoriales en la planeación territorial.

84. El Estado colombiano, conforme al artículo 1º de la Constitución, está “organizado en forma de República unitaria, descentralizada, **con autonomía de sus entidades territoriales...**”. De esta forma la Constitución establece un modelo institucional fundado en la armonización de la distribución de

competencias entre la Nación y las entidades territoriales, es decir, entre dos principios que definen la organización territorial en el modelo constitucional de 1991: el principio de organización territorial unitaria del Estado y el principio de autonomía de las entidades territoriales. Dicha distribución está enmarcada en los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad (C.P. Art. 288). Al respecto, esta Corporación, en la sentencia C-535 de 1996, afirmó que “[l]a unidad así expresada no puede entonces confundirse con centralismo y hegemonía pues la forma de Estado unitaria no choca con el reconocimiento de la diversidad territorial”⁴.

85. El principio de autonomía territorial, consagrado en el artículo 287 de la Constitución, establece los siguientes derechos de las entidades territoriales: “**1. Gobernarse por autoridades propias. 2. Ejercer las competencias que les correspondan. 3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones. 4. Participar en las rentas nacionales**”. Dichos “**derechos constituyen el contenido mínimo de la autonomía de las entidades territoriales, implican un poder de dirección tanto política como administrativa en el ámbito territorial respectivo**, son exigibles a las autoridades superiores del Estado y deben ser respetados por éstas por ser esencial dicha institución en la estructura del Estado colombiano”⁵ (Negrilla fuera del texto). **En otros términos, el núcleo esencial del principio de autonomía territorial está conformado por los derechos mencionados, de los que deviene la dirección política y administrativa de los entes territoriales.**

86. Por un lado, la dirección política “**se manifiesta como un poder de dirección política, que le es atribuido a cada localidad por la comunidad a través del principio democrático, y en especial al municipio que se constituye en la entidad territorial fundamental de la división político-administrativa del Estado (CP. art. 311)**”⁶. Y, por otro lado, la dirección administrativa se refiere a la potestad de las entidades territoriales de gestionar sus intereses. Este poder está ligado a “**la soberanía popular y a la democracia participativa, pues se requiere una participación permanente que permita que la decisión ciudadana se exprese sobre cuales (sic) son las necesidades a satisfacer y la forma de hacerlo (CP art. 1º, 2º y 3º). El poder de dirección del que gozan las entidades territoriales se convierte así en pieza angular del desarrollo de la autonomía. A través de este poder, expresión del principio democrático, la comunidad puede elegir una opción distinta a la del poder central. La satisfacción de intereses propios requiere la posibilidad de que existan en cada localidad opciones políticas diferentes, lo cual no atenta contra el principio de unidad, pues cada entidad territorial hace parte de un todo que reconoce la diversidad**”⁷.

87. En síntesis, la jurisprudencia de esta Corporación ha identificado dos justificaciones principales, además de las normas constitucionales respectivas, de la autonomía de las entidades territoriales. **En primer lugar, supone el reconocimiento del municipio como “el ente idóneo para solucionar los problemas locales en la medida en que conoce realmente las necesidades a satisfacer, y tiene el interés para hacerlo por hallarse en una relación cercana con la comunidad. Así, al acercar la acción estatal al ciudadano, se fortalece la legitimidad a través de la gestión territorial”**⁸. Y, en segundo lugar, con el reconocimiento de las autoridades locales como aquellas que materializan la soberanía y la democracia participativa en el ámbito local, para responder a las necesidades de cada comunidad.

(...)

89. De manera que, “**la interpretación de las posibilidades o ámbitos en que se desarrolla la autonomía territorial no puede desconocer que las instituciones, procedimientos y las competencias que la concretan existen y se desarrollan en un Estado que, de acuerdo con el artículo 1 de la Constitución, ha adoptado una forma de organización territorial unitaria**”⁹. Esta Corporación reiteró¹⁰ en la sentencia C-123 de 2014 que “**el principio de autonomía debe desarrollarse dentro de los límites que impone la forma unitaria de Estado, lo cual no puede llevar a que el legislador o los operadores jurídicos desconozcan la obligación que tienen de respetar un espacio esencial de autonomía cuyo límite lo constituyen los contenidos expresamente reconocidos por la Constitución**”¹¹ (Negrilla fuera de texto). Al respecto también afirmó: “**el principio unitario permite la existencia de parámetros generales que deban seguirse en todo el territorio del Estado, mientras que el principio de autonomía territorial exige la salvaguarda de un espacio de decisión propia a las autoridades territoriales**”¹².

⁴ Corte Constitucional, Sentencia C-535 de 1996, M.P. Alejandro Martínez Caballero.

⁵ Corte Constitucional, Sentencia C-554 de 2007, M.P. Jaime Araujo Rentería.

⁶ Corte Constitucional, Sentencia C-535 de 1996, M.P. Alejandro Martínez Caballero.

⁷ Corte Constitucional, Sentencia C-535 de 1996, M.P. Alejandro Martínez Caballero.

⁸ Corte Constitucional, Sentencia C-535 de 1996, M.P. Alejandro Martínez Caballero.

⁹ Corte Constitucional, Sentencia C-123 de 2014, M.P. Alberto Rojas Ríos.

¹⁰ Al respecto ya se había pronunciado en las sentencias C-535 de 1996, M.P. Alejandro Martínez Caballero; C-579 de 2001, M.P. Eduardo Montealegre Lynett y C-149 de 2010, M.P. Jorge Iván Palacio Palacio.

¹¹ Corte Constitucional, Sentencia C-123 de 2014, M.P. Alberto Rojas Ríos.

¹² Corte Constitucional, Sentencia C-123 de 2014, M.P. Alberto Rojas Ríos.

90. Así pues, la armonización de los principios analizados exige su coexistencia en pleno equilibrio. En palabras de esta Corporación, “la interpretación y aplicación de estos principios debe estar encaminada a obtener su pleno equilibrio y coexistencia, sin que ninguno de ellos sea absoluto en perjuicio del otro: **el concepto de unidad del Estado colombiano no puede ser utilizado como pretexto para desconocer la capacidad de autogestión de las entidades territoriales, y a su turno, la autonomía de las entidades territoriales no puede ser entendida de manera omnímoda, hasta el punto de hacer nugatorias las competencias naturales de las instancias territoriales centrales**”¹³ (Negrilla fuera del texto).

91. Bajo el contexto analítico anterior, la armonización de los principios de organización territorial y de autonomía de los entes territoriales implica la determinación de competencias entre la Nación y las entidades territoriales. En la sentencia C-931 de 2006, esta Corporación afirmó que: “**el legislador deberá tener en cuenta que el contenido esencial de la autonomía se centra en la posibilidad de gestionar los propios intereses (C.P. art 287), una de cuyas manifestaciones más importantes es el derecho a actuar a través de órganos propios en la administración y el gobierno de los asuntos de interés regional o local.** Tal derecho, contenido de manera expresa en el artículo 287 Superior, hace parte del núcleo esencial de la autonomía, indisponible por el legislador. // No obstante lo anterior, es claro que, para preservar el interés nacional y el principio unitario, corresponde al legislador establecer las condiciones básicas de la autonomía y definir, respetando el principio de subsidiariedad, las competencias del orden nacional que deberán desarrollarse conforme al principio de coordinación, que presupone unas reglas uniformes y una pautas de acción que, sin vaciar de contenido el ámbito de autonomía territorial, permitan una armonización de funciones”¹⁴.

(...)

94. La sentencia C-149 de 2010 definió el principio de concurrencia como aquel que reconoce, “**en determinadas materias, [que] la actividad del Estado debe cumplirse con la participación de los distintos niveles de la Administración.** Ello implica, en primer lugar, un criterio de distribución de competencias conforme al cual las mismas deben atribuirse a distintos órganos, de manera que se garantice el objeto propio de la acción estatal, sin que sea posible la exclusión de entidades que, en razón de la materia estén llamadas a participar. De este principio, por otra parte, se deriva también un mandato conforme al cual las distintas instancias del Estado deben actuar allí donde su presencia sea necesaria para la adecuada satisfacción de sus fines, sin que puedan sustraerse de esa responsabilidad”. **Estableció que el principio de coordinación “tiene como presupuesto la existencia de competencias concurrentes entre distintas autoridades del Estado,** lo cual impone que su ejercicio se haga de manera armónica, de modo que la acción de los distintos órganos resulte complementaria y conducente al logro de los fines de la acción estatal. (...)

95. En pocas palabras, las leyes que fijen competencias de los distintos niveles de participación deben (i) **garantizar la participación de las entidades cuya intervención sea necesaria para lograr la materialización de la acción estatal,** (ii) permitir el ejercicio armónico de las competencias de la Nación y de las entidades territoriales; y, por último, (iii) reconocer que, en virtud del principio de subsidiariedad, el Estado debe intervenir en el nivel más próximo al ciudadano y que únicamente le corresponde a las autoridades de mayor nivel central actuar cuando estas se muestren incapaces o ineficientes para cumplir efectivamente con sus responsabilidades. **Ello es coherente con el artículo 311 de la Constitución Política, que estableció “[a]l municipio como entidad fundamental de la división político administrativa del Estado...”, por considerar que es el nivel administrativo más cercano a la participación ciudadana en la toma de decisiones que tengan un impacto directo sobre sus vidas.**

(...)

La competencia de las autoridades territoriales para la reglamentación del uso del suelo.

100. La Constitución determinó que el concejo municipal es la autoridad competente para la reglamentación del uso del suelo y la expedición de normas para preservar y defender el patrimonio ecológico y cultural de los municipios (Arts. 311 y 313 numerales 7 y 9 C.P.). Lo anterior es congruente con el principio de subsidiariedad expuesto previamente y con la comprensión del municipio “como entidad fundamental de la división político administrativa del Estado...”¹⁵.

101. Como se observa, la Constitución atribuye de manera directa e inequívoca a las autoridades municipales la competencia de “**reglamentar los usos del suelos y, dentro de los límites que fije la ley,**

¹³ Corte Constitucional, Auto 383 de 2010, M.P. Luis Ernesto Vargas Silva.

¹⁴ Corte Constitucional, Sentencia C-931 de 2006, M.P. Rodrigo Escobar Gil. En este mismo sentido también se pronunció esta Corporación en las sentencias C-554 de 2007, M.P. Jaime Araujo Rentería y C-149 de 2010, M.P. Jorge Iván Palacio Palacio.

¹⁵ Constitución Política de 1991, Artículo 311

vigilar y controlar las actividades relacionadas con la construcción y enajenación de inmuebles destinados a vivienda” (Constitución Política, Art. 313 numeral 7); y, de “dictar las normas necesarias para el control, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural del municipio” (Constitución Política, Art. 313 núm. 9). Lo anterior es coherente con la interpretación que esta Corporación ha planteado sobre la regulación de ordenamiento territorial, que:

“La función de ordenamiento territorial, y dentro de ella con especial relevancia la de determinar los usos del suelo, afectan aspectos axiales a la vida en comunidad y llegan a determinar el modelo de desarrollo y, por consiguiente, las condiciones de vida en aspectos como el económico, el social, el cultural, el ambiental, el urbanístico, entre otros”¹⁶.

Al ser estos los aspectos que Constitución y ley entienden que conforman el ordenamiento territorial, se evidencia la trascendencia de la función asignada a concejos distritales y municipales por los artículos 311 y 313 numeral 7, lo relevante que resulta la participación en la reglamentación de los usos del suelo por parte de estas autoridades y lo fundamental que es que en un Estado unitario, con autonomía de sus entidades territoriales y que adopta como pilar fundamental la participación de sus habitantes en las decisiones que los afectan, se entienda el papel de estas corporaciones como un elemento identificador de la esencia y determinador del desarrollo práctico del régimen territorial previsto por la Constitución.”¹⁷

102. En este mismo sentido la Ley 1454 de 2011¹⁸ indica en el artículo 2° que “El ordenamiento territorial es un instrumento de planificación y de gestión de las entidades territoriales y un proceso de construcción colectiva de país, que se da de manera progresiva, gradual y flexible, con responsabilidad fiscal, tendiente a lograr una adecuada organización político administrativa del Estado en el territorio, para facilitar el desarrollo institucional, el fortalecimiento de la identidad cultural y el desarrollo territorial, entendido este como desarrollo económicamente competitivo, socialmente justo, ambientalmente y fiscalmente sostenible, regionalmente armónico, culturalmente pertinente, atendiendo a la diversidad cultural y físico-geográfica de Colombia. // La finalidad del ordenamiento territorial es promover el aumento de la capacidad de descentralización, planeación, gestión y administración de sus propios intereses para las entidades e instancias de integración territorial, fomentará el traslado de competencias y poder de decisión de los órganos centrales o descentralizados del gobierno en el orden nacional hacia el nivel territorial pertinente, con la correspondiente asignación de recursos. **El ordenamiento territorial propiciará las condiciones para concertar políticas públicas entre la Nación y las entidades territoriales, con reconocimiento de la diversidad geográfica, histórica, económica, ambiental, étnica y cultural e identidad regional y nacional**” (Negrilla fuera del texto).

De la norma citada se tiene que el ordenamiento territorial está definido como una manifestación de la autonomía territorial, que reconoce en las entidades territoriales su eje axial, pues su finalidad es **“promover el aumento de la capacidad de descentralización, planeación, gestión y administración de sus propios intereses para las entidades e instancias de integración territorial”**. Para lo cual reconoce la necesidad de que exista una concertación de las políticas públicas entre la Nación y las entidades territoriales. **Dicha concertación debe reconocer la diversidad de local, sus características propias**. En ese sentido es razonable afirmar el rol fundamental de las autoridades locales para determinar cuáles son las necesidades de sus comunidades y para anticipar las consecuencias e impactos que el ordenamiento territorial diseñado pueda tener en los habitantes de un territorio específico.

En otros términos, el ordenamiento territorial es competencia de los concejos municipales, en la medida que son la autoridad municipal más cercana al ciudadano que se verá afectado de manera directa por las decisiones que se tomen en torno a ese asunto. Ello garantiza que existan espacios de decisión y participación ciudadana de aquellos sobre quienes las repercusiones de diferente orden van a caer en el ámbito local, esto es sobre las personas y los territorios en los que se lleva a cabo la afectación del suelo.

Sentencia C-138/20

“LA ORGANIZACIÓN DEL TERRITORIO NACIONAL, EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y LA REGLAMENTACIÓN DE LOS USOS DEL SUELO

“Sin embargo, en el ordenamiento jurídico nacional, la expresión ordenamiento territorial también es utilizada para referirse a las medidas de autogobierno y autogestión por parte de las entidades territoriales, para planear su desarrollo, a partir del componente físico urbano. Por lo tanto, el instrumento mediante el cual los concejos municipales y distritales, entre otras cosas, reglamentan los usos del suelo, se conoce como el Plan de Ordenamiento Territorial¹⁹ (Ley 388 de 1997). En este sentido, ordenamiento territorial tendría

¹⁶ Corte Constitucional, Sentencia C-123 de 2014, M.P. Alberto Rojas Ríos.

¹⁷ Corte Constitucional, Sentencia C-123 de 2014, M.P. Alberto Rojas Ríos.

¹⁸ “Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones”

una segunda acepción diferente de la primera, ya no referida a la separación vertical del poder público, sino a la planeación autónoma del desarrollo de las entidades territoriales, en consideración de su propio territorio.

a) La definición del ordenamiento territorial como instrumento de orden público y de planeación del desarrollo

2. Por otra parte, el ordenamiento territorial es igualmente un instrumento de planeación del desarrollo de las colectividades públicas, denominadas en la Constitución entidades territoriales. Planear el desarrollo de las entidades territoriales consiste en una actividad prospectiva, política y técnica, de identificación de finalidades y la escogencia de los instrumentos para lograrlo, con la consideración adecuada de los riesgos a los que se exponen tales objetivos, en pro de la dirección ordenada de la actividad social, como medida anticipatoria y de guía de las actividades privadas y públicas. Entendida la planeación de tal manera, el ordenamiento territorial permite a las entidades territoriales, a través de la concepción, configuración y proyección de su espacio físico urbano y rural, con una visión de mediano y largo plazo, propender hacia fines de interés general como, por ejemplo, la protección, conservación y recuperación del medio ambiente, del patrimonio histórico, el desarrollo económico, comercial, industrial, social y cultural de la comunidad, la prevención de desastres y la efectividad de derechos como el medio ambiente sano, la vivienda digna, la recreación y el espacio público²⁰. Es por esta razón que la función de ordenamiento territorial se relaciona estrechamente con la atribución de expedir planes de desarrollo²¹: en el nivel nacional, se trata del plan nacional de desarrollo, elaborado con la participación de las entidades territoriales²²; igualmente, los departamentos tienen autonomía para “la planificación y promoción del desarrollo económico y social dentro de su territorio”²³ y para ello, son funciones de las Asambleas Departamentales “2. Expedir las disposiciones relacionadas con la planeación, el desarrollo económico y social, (...). 3. Adoptar de acuerdo con la ley los planes y programas de desarrollo económico y social y los de obras públicas (...)”²⁴. Finalmente, en desarrollo de la autonomía reconocida a los municipios, la Constitución les reconoce la facultad de “ordenar el desarrollo de su territorio”²⁵ y, por lo tanto, es función de los concejos municipales “2. Adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas”.

2. La naturaleza del ordenamiento territorial como instrumento de planeación del desarrollo y su vínculo estrecho con los planes de desarrollo se explica incluso históricamente, teniendo en cuenta que las primeras normas relativas al ordenamiento territorial, fueron incluidas como componentes de los planes de desarrollo²⁶ y, posteriormente, ambos instrumentos de planeación, adquirieron regulación propia. Igualmente, este vínculo fue reconocido por el artículo 21 de la Ley 388 de 1997, donde se dispuso la armonía de los planes de ordenamiento territorial, con el plan de desarrollo del municipio²⁷. Por su parte, el artículo 2 de la Ley 1451 de 2011, orgánica de ordenamiento territorial, dispuso que: **“El ordenamiento territorial es un instrumento de planificación y de gestión de las entidades territoriales** y un proceso de construcción colectiva de país, que se da de manera progresiva, gradual y flexible, con responsabilidad fiscal, tendiente a lograr una adecuada organización político administrativa del Estado en el territorio, para facilitar el desarrollo institucional, el fortalecimiento de la identidad cultural y el desarrollo territorial, entendido este como desarrollo económicamente competitivo, socialmente justo, ambientalmente y fiscalmente sostenible, regionalmente armónico, culturalmente pertinente, atendiendo a la diversidad cultural y físico-geográfica de Colombia” (negritas no originales).

1. Lo anterior indica que los dos instrumentos de planeación a disposición de las entidades territoriales, para programar e impulsar su desarrollo social, ecológico **y económico**, son el ordenamiento territorial y la expedición de planes de desarrollo. Ahora bien, los municipios disponen de una función especial prevista en el numeral 7 del artículo del 313 de la Constitución, que consiste en “Reglamentar los usos del suelo”. De acuerdo con el Legislador, los concejos ejercen esa función mediante los denominados “planes de ordenamiento territorial”, instrumento de planeación en el que, a través de la fijación de objetivos, metas, políticas, directrices, estrategias y normas, se planea y programa el desarrollo del territorio.

b) La reglamentación de los usos del suelo, una función subordinada

(...)

c) Las competencias concurrentes en los usos del suelo

3.No obstante que sean los concejos municipales y distritales los órganos constitucionalmente encargados de reglamentar los usos del suelo, el territorio municipal es, a la vez, parte del territorio departamental y, a su turno, integrante del territorio nacional. Esto implica que sobre el territorio confluyen diversos intereses²⁸ y, por lo tanto, en virtud del principio constitucional de concurrencia (artículo 288 de la Constitución), las competencias en la materia, no se agotan con la expedición de los POT²⁹, por parte de los municipios. “Las competencias en materia urbanística y de ordenamiento territorial son objeto de distribución constitucional y de coexistencia de competencias concurrentes de regulación normativa entre los niveles central, departamental y municipal, como suele darse en un estado descentralizado y con autonomía de sus entidades territoriales”³⁰.

(...)

2. Igualmente, la reglamentación de los usos del suelo está sometida a determinantes, definidos por el artículo 10 de la Ley 388 de 1997 como normas jerárquicamente superiores, expedidas por distintas autoridades administrativas, **que deben ser tenidas en cuenta por los concejos al**

3. **momento de expedir el POT y que dan cuenta de la variedad de intereses que confluyen sobre el territorio y que, sobrepasan lo meramente local**³¹.(...)

Además de lo anterior, no se evidencia en el contrato la declaratoria de utilidad pública de que trata el CAPITULO I artículo 19 de la ley 1682 de 2013, que señala:

CAPÍTULO I

Gestión y Adquisición Predial

ARTÍCULO 19. Definir como un motivo de utilidad pública e interés social la ejecución y/o desarrollo de proyectos de infraestructura del transporte a los que se refiere esta ley, así como el desarrollo de las actividades relacionadas con su construcción, mantenimiento, rehabilitación o mejora, quedando autorizada la expropiación administrativa o judicial de los bienes e inmuebles urbanos y rurales que se requieran para tal fin, de conformidad con el artículo 58 de la Constitución Política.

ARTÍCULO 20. La adquisición predial es responsabilidad del Estado y para ello la entidad pública responsable del proyecto podrá adelantar la expropiación administrativa con fundamento en el motivo definido en el artículo anterior, siguiendo para el efecto los procedimientos previstos en las Leyes 9ª de 1989 y 388 de 1997, o la expropiación judicial con fundamento en el mismo motivo, de conformidad con lo previsto en las Leyes 9ª de 1989, 388 de 1997 y 1564 de 2012.

En todos los casos de expropiación, incluyendo los procesos de adquisición predial en curso, deben aplicarse las reglas especiales previstas en la presente ley.

La entidad responsable del proyecto de infraestructura deberá inscribir las afectaciones en el respectivo folio de matrícula inmobiliaria de los predios requeridos para la expansión de la infraestructura de transporte para el mediano y largo plazo y en cuanto sea viable presupuestalmente podrá adquirirlos. Para este caso, las afectaciones podrán tener una duración máxima de doce (12) años.

De otra parte, Honorable Magistrado, a los recursos recaudados en los cinco (5) peajes ubicados en el municipio de Palmira desde el mes de agosto de 2017, mes y año en que termino el contrato de concesión Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca y por lo tanto el INVIAS asumió su cobro y recaudo, a la fecha, **no se les dado el destino señalado en el artículo 22 de la ley 105 de 1993 que reza:**

“ARTÍCULO 22.- Destino de los recursos del peaje. En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia.”

Mediante oficio con Radicado 20235000002051 del 04 de enero del 2023 (folio 144 a 146) se anexa el cuadro del recaudo efectuado en los peajes de Estambul, CIAT, La Torre, CENCAR y Rozo correspondiente a los meses de septiembre a diciembre del año 2021 y enero a noviembre del año 2022 (folio 146) cuyo recaudo asciende a la suma de \$150.412.016.100, es decir, que no se está contabilizando desde el mes de agosto del año 2017 mes y año en que el invias asumió el cobre de la tarifas en los mencionados peajes. El mencionado contrato de concesión terminó el mes de agosto de 2017 y la infraestructura fue revertida a INVIAS a partir del 1 de noviembre de 2018, según oficio Rad. 20205000324611 del 26-10-2020 (folio 38 y 39).

De conformidad con la norma descrita, es necesario señalar que no se ha cumplido con la obligación relativa a la inversión en obras como lo preceptúa la norma, pues se trata de la ejecución **de la inversión forzosa prevista en la ley**. En tratándose de una inversión forzosa, se debe concluir que se trata de una carga social, ya que las inversiones un ultimas favorecen a los ciudadanos de nuestro municipio.

Se configura entonces un detrimento patrimonial, respecto del cual el Honorable Consejo de Estado se ha pronunciado así:

*“El derecho colectivo al patrimonio público alude no solo a “la eficiencia y transparencia en el manejo y administración de los recursos públicos sino también a la utilización de los mismos **de acuerdo con su objeto y, en especial, con la finalidad social del Estado**”. En tal virtud, si el funcionario público o el particular administraron indebidamente recursos públicos, bien “porque lo hizo en forma negligente o ineficiente, o **porque los destinó a gastos diferentes a los expresamente señalados en las normas, afectaron el patrimonio público**”. El concepto de patrimonio público “cobija la totalidad de bienes, derechos y obligaciones, que son propiedad del Estado y que se emplean para el cumplimiento de sus atribuciones de conformidad con el ordenamiento normativo”. (...)*

*Asimismo, el derecho colectivo a la defensa del patrimonio público implica que los recursos públicos sean administrados de manera eficiente, oportuna y responsable, de acuerdo con las normas presupuestales, con lo cual se evita el detrimento patrimonial. **A su vez, el Consejo de Estado ha concluido en múltiples ocasiones “que la afectación de patrimonio público implica de suyo la vulneración al derecho colectivo de la moralidad administrativa” por cuanto generalmente supone “la falta de honestidad y pulcritud en las actuaciones administrativas en el manejo de recursos públicos”** Por último, es preciso resaltar que la jurisprudencia del Consejo de Estado ha reconocido que el derecho a la defensa del patrimonio público ostenta doble finalidad: “la primera, el mantenimiento de la integridad de su contenido, es decir prevenir y combatir su detrimento; y la segunda, que sus elementos sean eficiente y responsablemente administrados; todo ello, obviamente, conforme lo dispone la normatividad respectiva”.(negrillas fuera del texto) (Consejo de Estado, Sección Tercera; M.P. Jaime Orlando Santofimio.8 de junio de 2011,Rad.25000-23-26-000-2005-01330-01)*

La ausencia de un estudio socioeconómico y de tránsito para la instalación de las casetas de peajes mencionadas, así como la obra de hundimiento (deprimido) de la calle 42 entre las carreras 25 a 32, cuya construcción dura cuatro (4) años, perjudicara a los comerciantes instalados en el área de influencia de esta obra, quienes deberán cesar en su actividad comercial durante cuatro años. Palabras más, palabras menos, se verán abocados a la quiebra, y como esta obra no fue consultada ni socializada con ellos, esta es la hora que no saben lo que les espera a ellos y sus familias,

MEDIDA CAUTELAR.

Las medidas cautelares son proferidas con el fin de asegurar de manera preventiva los derechos que se discuten en un proceso judicial, sin embargo, ello no implica la prejudicialidad del debate respecto de la existencia o no del derecho, simplemente **su adopción se limita a hacer efectivo el goce del derecho que, eventualmente, podrá o no ser reconocido**. En el caso de las acciones populares, las mismas se encuentran reguladas en los artículos 25 y 26 de la Ley 472 de 1998.así:

Respecto a las medidas previas que se presentan en el trámite de las acciones populares, el H. Consejo de Estado ha dicho:

“La ley 472 de 1998 le otorga amplias facultades al Juez Popular para que decrete cualquier medida cautelar para salvaguardar un derecho colectivo, lo cual no ocurre con el artículo 230 del CPACA, el cual limita el accionar del juez constitucional, únicamente a las medidas taxativamente consagradas, de suerte que, dicha norma resulta ser restrictiva y retrocede el campo avanzado en materia de protección de derechos colectivos, razón por la cual, la Sala, en aras de armonizar la aplicación de las normas en

menção, entende que el juez Popular sigue estando facultado para decretar cualquier medida cautelar en particular si así lo considera necesario, las contempladas en el artículo 25 230 de la ley 472 de 1994 y del CPACA, respectivamente. Advierte la Sala que la intención del legislador no fue derogar la ley 472 de 1998 en relación con la posibilidad que tiene el juez de decretar cualquier medida cautelar, pues así se precisó en los antecedentes de la ley 1437 de 2011.” (Consejo de Estado, Sección Primera, Exp. 00614-01 (AP) A, 26 de abril de 2013.C.P. Dra. María Elizabeth García González.)

“En armonía con la importancia que la Constitución ha otorgado a los derechos colectivos susceptibles de amparo por vía de acción popular, de conformidad con la encomienda de protección efectuada por el artículo 89 constitucional, la ley 472 confirió especial relevancia a la protección anticipada o cautelar en esta materia. Así, en orden a reforzar la garantía jurisdiccional de estos derechos, el legislador definió un robusto sistema de salvaguarda previa, que busca dotar al juez de los poderes suficientes para asegurar una mayor y más eficaz tutela judicial efectiva. Con esta finalidad, y a la vista de los consabidos problemas de congestión y mora judicial que asedian al aparato judicial en Colombia, la ley autoriza al juez constitucional la adopción de medidas preventivas, protectoras, correctivas o restitutorias adecuadas para encarar los problemas que se le presentan sin que deba esperar para ello al momento de la decisión final. Puede adoptarlas antes, cuando quiera que cuente con elementos de juicio suficientes para fundamentar la convicción que está frente a una amenaza o una afectación tal del derecho que aguardar hasta el fallo supondría asumir el riesgo de configuración de un daño o afectación irreversible a los intereses litigados periculum in mora) y a una reclamación con la seriedad y visos de legitimidad suficientes para respaldar una decisión anticipada (fumus boni iuris)¹.(...)”

Teniendo en cuenta estas disposiciones esta Sala ha señalado que el decreto de una medida previa en un juicio de acción popular está sujeto a los siguientes presupuestos de procedencia:

*“a) **Que esté debidamente demostrado en el proceso la inminencia de un daño a los derechos colectivos o que el mismo se haya producido, esto con el fin de justificar la imposición de la medida cautelar, el cual es prevenir aquel daño que está por producirse o a hacer cesar aquel que ya se consumó;***

b). Que la decisión del juez al decretar la medida cautelar esté plenamente motivada; y

c). Que, para adoptar esa decisión, el juez tenga en cuenta los argumentos contenidos en la petición que eleve el demandante, para que se decrete tal medida, lo cual, lógicamente, no obsta para que el juez oficiosamente, con arreglo a los elementos de juicio que militen en la actuación, llegue al convencimiento de la necesidad de decretar una medida cautelar y proceda en tal sentido”

Retomando lo plasmado en párrafos anteriores sobre la aplicación de las normas del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, Capítulo XI, frente al tema de medidas cautelares solicitadas en este medio de control de protección de derechos e intereses colectivos, se debe traer a colación lo precisado por el Consejo de Estado respecto de la medida cautelar de suspensión de actos administrativos, veamos:

*“La Jurisprudencia, de la Corporación ha desarrollado un amplio debate en torno a la posibilidad de examinar la legalidad de los actos administrativos en el trámite de las acciones populares⁴ y ha sostenido mayoritariamente que en tales casos el medio de amparo constitucional **es procedente siempre y cuando el acto administrativo vulnere los derechos e intereses colectivos, situación que, de ser probada por el actor popular, faculta al Juez constitucional para suspender los efectos del acto⁵.***

Ello, en armonía con el artículo 144 del CPACA, según el cual “[...] Cuando la vulneración de los derechos e intereses colectivos provenga de la actividad de una entidad pública, podrá demandarse su protección, inclusive cuando la conducta vulnerante sea un acto administrativo o un contrato, sin que en uno u otro evento, pueda el Juez anular el acto o el contrato, sin perjuicio de que pueda adoptar las medidas que sean necesarias para hacer cesar la amenaza o vulneración de los derechos colectivos [...]”.

Ahora, en tratándose de la acción contencioso administrativa, la vulneración de los derechos e intereses colectivos dará lugar a la suspensión y/o anulación de los efectos del acto administrativo particular, siempre que la protección de tales derechos e intereses se invoquen como fundamento de la anulación.

Vale la pena traer a colación la distinción entre ambas acciones en comento y su objeto de protección efectuada por la Sala en sentencia de 18 de mayo de 2006: “(...

Sobre el particular, la jurisprudencia de esta Corporación ha sostenido que los actos administrativos, como expresión de la acción de las autoridades públicas, también pueden ser fuente de amenaza o violación de los derechos colectivos, y que cuando ello se acredita su aplicación o ejecución puede ser suspendida con miras a proteger dichos derechos, dado que el pronunciamiento acerca de la nulidad de tales actos sólo puede ser emitido por el juez de lo contencioso administrativo. (...)

De la posición jurisprudencial del alto tribunal se puede colegir que la suspensión de los efectos de actos administrativos **es procedente** en este medio de control que nos ocupa, **siempre que se encuentre acreditada la vulneración de los derechos colectivos a la moralidad administrativa.**

En lo que respecta a los aspectos que deben ser tenidos en cuenta a la hora de resolver sobre la suspensión provisional de un acto administrativo pedida como medida cautelar, esa Corporación ha destacado que debe atenderse a lo dispuesto en el inciso primero del artículo 231 del CPACA, **esto es, el Juez debe constatar si existe violación de las normas invocadas en la demanda o en la solicitud**, para lo cual debe analizar el acto y confrontarlo con las normas superiores invocadas como violadas.

“La Jurisprudencia, de la Corporación ha desarrollado un amplio debate en torno a la posibilidad de examinar la legalidad de los actos administrativos en el trámite de las acciones populares⁴ y ha sostenido mayoritariamente que en tales casos el medio de amparo constitucional es procedente siempre y cuando el acto administrativo vulnere los derechos e intereses colectivos, situación que, de ser probada por el actor popular, faculta al Juez constitucional para suspender los efectos del acto⁵.

Ello, en armonía con el artículo 144 del CPACA, según el cual “[...] Cuando la vulneración de los derechos e intereses colectivos provenga de la actividad de una entidad pública, podrá demandarse su protección, inclusive cuando la conducta vulnerante sea un acto administrativo o un contrato, sin que en uno u otro evento, pueda el Juez anular el acto o el contrato, sin perjuicio de que pueda adoptar las medidas que sean necesarias para hacer cesar la amenaza o vulneración de los derechos colectivos (...).”

Ahora, en tratándose de la acción contencioso administrativa, la vulneración de los derechos e intereses colectivos dará lugar a la suspensión y/o anulación de los efectos del acto administrativo particular, siempre que la protección de tales derechos e intereses se invoquen como fundamento de la anulación.

(...)

“De esta manera, cuando se pretende la nulidad de un acto administrativo, la suspensión provisional procede a solicitud de parte cuando la violación de las disposiciones invocadas en la demanda o en la solicitud de medidas surja del análisis del acto demandado y su confrontación con las normas superiores invocadas como violadas o del estudio de las pruebas allegadas con la solicitud. Cuando adicionalmente se pretende el restablecimiento, será necesario que el actor acredite –al menos de manera sumaria- el perjuicio alegado en la demanda.

Con esta disposición, la Ley 1437 de 2011 introdujo una variación importante en relación con los requisitos de la suspensión provisional de actos administrativos, pues mientras el artículo 152 del Código Contencioso Administrativo condicionaba la medida a que la infracción de la norma superior fuese manifiesta y surgiera únicamente de la confrontación directa entre el acto demandado y los preceptos invocados en la solicitud de imposición de la medida, el actual estatuto de procedimiento administrativo presenta un régimen más flexible que: i) no exige que la vulneración o violación sea ostensible o manifiesta; ii) permite analizar no solamente las normas invocadas en la solicitud sino también las que se señalen en la demanda; y (iii) faculta al juez para adentrarse en un análisis probatorio del material aportado con la solicitud de suspensión, a fin de establecer si el acto administrativo vulnera las normas invocadas y si, en consecuencia, es procedente decretar la medida solicitada.

Al respecto, el Consejo de Estado ha señalado:

“(...) lo que en el nuevo Código representa variación significativa en la regulación de esta figura jurídico-procesal de la suspensión provisional de los efectos del acto administrativo acusado, con relación al estatuto anterior, radica en que antes era exigencia sine qua non que la oposición normativa apareciera manifiesta por confrontación directa con el acto o mediante los documentos públicos adicionales con la solicitud. (...) Ello excluía que el operador judicial pudiera incursionar en análisis o estudios, pues la trasgresión debía aparecer prima facie. Ahora, la norma da la apertura de autorizar al juez administrativo para que desde este momento procesal, obtenga la percepción de si hay la violación normativa alegada, pudiendo al efecto: 1°) realizar análisis entre el acto y las normas invocadas como transgredidas, y 2°) que también pueda estudiar las pruebas allegadas con la solicitud”⁸.

En todo caso, quien solicita la aplicación de la medida debe llevar al juez los argumentos que le permitan adoptar una decisión con suficiencia, de manera que “la carga de argumentación y probatoria que debe asumir quien solicita la medida cautelar garantiza que el Juez tenga suficientes elementos de juicio para emprender esta valoración sin tener que desplegar un esfuerzo analítico propio de la fase final del juicio, ni renunciar ni relevarse del examen más profundo que debe preceder a la sentencia”⁹. (...)

*En atención a la naturaleza de la acción aquí incoada, mediante la cual no se persigue el restablecimiento de un derecho o una indemnización de perjuicios sino la declaratoria de nulidad de un acto administrativo, es claro que el análisis de los requisitos para que proceda la suspensión solicitada debe circunscribirse a la exigencia prevista en el inciso primero del artículo 231 del CPACA, esto es, **únicamente a la condición de que resulte posible establecer que existe una violación de las disposiciones superiores invocadas en la solicitud o en la demanda, lo cual puede** derivarse de su confrontación directa o de las pruebas allegadas con la solicitud.”¹⁰. (Texto resaltado por el Despacho)*

Es necesario aclarar que tal precedente puede ser acogido aunque el medio de control que se tramita en este asunto corresponda a la acción popular, debido a que en materia de medidas cautelares debe aplicarse lo dispuesto en el CPACA, capítulo XI, como se señaló en párrafos anteriores, lo cual significa que debe observarse lo dispuesto en el artículo 231 ibidem; **luego entonces, si la medida solicitada es la suspensión de un acto administrativo, deberá procederse únicamente con el análisis de confrontación entre el acto y las normas superiores invocadas como violadas**, sin tener que abordar las demás exigencias señaladas en dicha disposición normativa, como es el caso de la apariencia de buen derecho (numeral 1º) o la causación de un perjuicio irremediable si no se decreta la cautela (numeral 4.a) entre otros; eso sí y en todo caso, cuando se pida en el medio de control de protección de derechos e intereses colectivos, para decretarla deberá estar probado que el acto administrativo constituye la afectación a los derechos colectivos o al medio ambiente, pues el propósito de la medida cautelar, indistintamente la que se adopte, siempre debe ir encaminado a hacer cesar la amenaza o vulneración de los derechos colectivos, tal como lo indica expresamente el inciso 2º del artículo 144 del CPACA.

SUSTENTACIÓN DE LA MEDIDA:

a). Es claro, que, al vencerse el plazo de ejecución del contrato con la Unión Temporal Malla Vial del Valle de la Cauca y Cauca en el año 2017, y en virtud a que se trata de un contrato de concesión, la recuperación de la inversión efectuada por el concesionario ya se cumplió, **de tal manera que, los costos que se asumen de ahí en adelante, corresponden al mantenimiento de la citada malla vial, y como es lógico, es mucho menos costoso frente a lo que fue la construcción de la vía.**

De la definición que sobre el contrato de concesión que trae el artículo 32 de la ley 80 de 1993, es suficiente para darnos cuenta Honorable Magistrado, que las obligaciones contractuales a cargo del concesionario fueron cumplidas a satisfacción como lo certifica la ANI, lo cual incluye como es lógico los costos invertidos por el concesionario durante toda la vigencia de ejecución del contrato, tanto en la construcción como en el mantenimiento fueron recuperados por este. Cabe indicar que, una vez concluida la etapa de construcción en el proyecto, entra la etapa de operación y se reitera, los costos no son los mismos, puesto que la etapa de operación se centra fundamentalmente a la recuperación de la inversión hecha por el concesionario en el proyecto.

Es no solamente es legal, sino lógico y justo, que, al recuperarse los costos de la inversión de la concesión en la construcción de la malla vial, estos ya no pueden seguir impactando la tarifa del peaje, medio, a través de la cual estos costos fueron recuperados y es apenas lógico, que los costos del mantenimiento de dicha malla vial son ostensiblemente mucho más bajos que los de su construcción, más aun, como se anotó adelante, se trata de una vía sin tráfico pesado, y sin ningún tipo de fenómeno geológico que implique altos costos en su mantenimiento.

De continuarse cobrando la tarifa plena del peaje como si todavía estuviera en ejecución el contrato de concesión, incurre la entidad INVIAS, en un enriquecimiento injustificado (sin causa), por cuanto, como se dejó anotado, la inversión ya fue recuperada, como se si tratara en este caso, de la ejecución de las obras establecidas en un contrato que ya expiro y con él sus estipulaciones.

El enriquecimiento sin causa supone necesariamente el aprovechamiento de un patrimonio, el correlativo enriquecimiento del otro patrimonio, la ausencia de una causa justa jurídica susceptible de permitir ese enriquecimiento.

Con relación al interés colectivo y a la moralidad administrativa, la jurisprudencia reiterada del Consejo de Estado ha sostenido, que si bien es cierto, este es un concepto unívoco que

puede ser aplicado por el Juez de manera silogística, puesto que tiene una textura abierta³², no es menos cierto que su aplicación, en el caso concreto, debe ceñirse a los parámetros de comportamiento ético generalmente aceptados, de tal forma que, **en el cumplimiento de sus funciones, los servidores públicos deben actuar con honestidad, consultando los intereses de la comunidad y conforme a los principios, valores y reglas de transparencia que limitan la actuación administrativa, en síntesis, la defensa de la moralidad administrativa se relaciona con la exigencia de un comportamiento ético frente a la dirección, ejercicio y gestión de la cosa pública, y en el caso que nos ocupa.**

Está claramente tipificada una conducta reprochable que afecta la moralidad administrativa por parte de la **INVIAS**, por cuanto, como ya se dijo, el cobro de la tarifa que pagan los usuarios de los señalados peajes **debe legal, necesaria y justamente corresponder al valor del mantenimiento de las respectivas vías y no a un proceso de construcción que ya fue ejecutado por el anterior concesionario, Unión Temporal Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca.**

Lo anterior se evidencia en el oficio INVIAS SEI-GPV-24843 del 14 de mayo del 2021 en el cual expresan a folio 141:

“10. Que, conforme a la información entregada por la Agencia Nacional de Infraestructura de acuerdo con el comportamiento histórico del recaudo de peaje de las estaciones del proyecto, con corte 31 de julio de 2017, se alcanzó el 100% del ingreso esperado del Concesionario, configurándose así una causal de terminación anticipada del Contrato de Concesión No. 005 de 1999. En consecuencia, de la obtención del ingreso esperado del Concesionario el 31 de julio de 2017, la etapa de reversión establecida por el termino de 15 meses en el Otrosí No. 11 al Contrato de Concesión No. 005 de 1999, culminaba el 31 de octubre de 2018.” (negrilla fuera del texto)

Además de lo anterior, hay un rompimiento del principio de la equidad tributaria, que desvirtúa el concepto que la hacienda pública le da a la TASA, por cuanto la tarifa del peaje que se está cobrando, no corresponde al costo de construcción de la vía, sino al mero mantenimiento.

b). Igualmente, Honorable Magistrado, hay una violación flagrante del **artículo 22 de la ley 105 de 1993**, cuando por parte de la entidad Estatal se ha omitido hacer en el municipio de Palmira las inversiones de que trata esa norma.

c). Se viola de la misma manera, el principio de la equidad tributaria desarrollado por la Honorable Corte Constitucional relativo a las distancias que debe existir entre los peajes ubicados consecutivamente el uno del otro. Al respecto dice la corte:

“Al establecer que las tarifas serán diferenciales, y se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y los costos de operación, la ley traza unas reglas suficientes para la actuación de las autoridades competentes. La distancia recorrida, sumada a las características del vehículo y a los costos de operación, permite señalar hechos o factores como el deterioro de la vía, causado por su uso, o el beneficio que recibe el usuario. Esta disposición, racionalmente interpretada, no permite la arbitrariedad en la fijación de las tasas o tarifas.

Las tarifas diferenciales, además, demuestran que la ley se funda en la aplicación del principio de igualdad, al imponer un trato diferente, según el beneficio o provecho que reciba el usuario.

Finalmente, el literal e) obliga a las autoridades encargadas de la determinación del peaje y de las tasas de valorización, a obrar con sujeción a un criterio de equidad fiscal. Y no se diga que ésta es una expresión ambigua o carente de contenido. Hacerlo, implicaría sostener, erróneamente, que también son ambiguas o carecen de contenido las referencias expresas a la equidad en el sistema tributario, que aparecen en la Constitución (artículos 95, numeral 9, y 363, inciso primero)

³² (Consejo de Estado, Sentencia del 7 de junio de 2001, Sección Tercera, expediente A.P. 166)

En el texto clásico de Hacienda Pública de Ramírez Cardona, se define la tasa así:

“La tasa se podría definir como un ingreso no definitivo del Estado, de contrapartida directa, personal y de parcial equivalencia, limitado por lo máximo al costo contable de un servicio así prestado.”

Y dice más adelante: ***“...de modo que cubra su costo contable de producción.”*** (Ramírez Cardona, Hacienda Pública; cuarta edición; Editorial Temis, pgs: 212 y 214)

2. En jurisprudencia reciente, la Sentencia C-287 de 2009 expresó las características esenciales de las tasas que las diferencian de los impuestos y las contribuciones:

“Estas consideraciones han llevado a la Corte a identificar las características básicas de las tasas, las cuales las diferencian de los demás ingresos tributarios, como las contribuciones y los impuestos. De este modo, ha previsto que (i) su finalidad es la de recuperar el costo de lo ofrecido y el precio que paga el usuario, por lo que guarda una relación directa con los beneficios derivados de ese bien o servicio; y (ii) ocasionalmente caben criterios distributivos como las tarifas diferenciales. Igualmente, la jurisprudencia ha diferenciado las tasas de los impuestos y las contribuciones parafiscales, para lo cual ha considerado que “constituyen una contraprestación directa por parte de los ciudadanos a un beneficio otorgado por el Estado, hacen parte del presupuesto estatal y, en principio, no son obligatorias, toda vez que queda a discrecionalidad del interesado en el bien o servicio que preste el Estado; en tanto que las contribuciones parafiscales no generan una contraprestación directa, motivo por el cual su tarifa se fija con criterios distintos, son obligatorias, son pagadas por un grupo determinado de personas, y los beneficios obtenidos van también destinados al mismo grupo y no entran en las arcas del Estado. También suele explicarse que las tasas se diferencian de los impuestos en cuanto contrariamente a estos no guardan relación directa e inmediata con un servicio prestado al contribuyente, su pago es opcional pues quienes las pagan tienen la posibilidad de decidir si adquieren o no un bien o servicio y se destinan a un servicio público específico y no a las arcas generales como en el caso de los impuestos.”

Así las cosas, Honorable Magistrados, no es lo mismo el costo de construcción de una vía, al costo de mantenimiento de la mismas y más aun con las cualidades y bondades de la recta Cali Palmira por cualquiera de sus variantes.

No es equitativo, que, quienes transitamos de Palmira a Cali, Cali Palmira paguemos por obras realizadas sobre vías que se NO se transitan.

¿Por qué no se establece un peaje en la vía que de Cali conduce al municipio de Jamundí, para financiar las obras que corresponde a esa vía y a la vía Jamundí Villa rica?

Porque no se ha acudido al artículo 30 de la ley 105 de 1993 en virtud del cual las obras correspondientes a la vía Cali – Jamundí, puede ser financiada a través de peajes, como a continuación se detalla:

“ARTÍCULO 30 - Del contrato de concesión! La Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

Para la recuperación de la inversión, la Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes. (negritas fuera del texto)

Honorable Magistrado, pudiera haber sido así, pero una vez más se comprueba, de cómo el centralismo de la capital del Valle, termina imponiéndose sobre los municipios menores.

d). CONCEPTO PREVIO VINCULANTE:

Como se dijo adelante, desde el año 2000, en el numeral 10 del Decreto 101 de 2000, se ha establecido como requisito previo al establecimiento de un peaje la expedición de un acto administrativo expresado en una resolución, el concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la nación, como actualmente vigente Decreto 087 de 2011 en su artículo 6.14 que reza:

“6.14. Emitir, en su calidad de suprema autoridad del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, los departamentos, distritos y municipios.”

El 29 de enero del 2021, sin la existencia del concepto previo de que trata el artículo 6.14 del decreto 087 de 2011, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 20213040003685 del 29 de enero del 2021, por medio de la cual *“...se establece la fórmula para actualizar las tarifas a cobrar en las estaciones de peajes denominadas Villa Rica, Estambul, CIAT, Media Canoa, El Cerrito, Rozo, CENCAR Y Paso de La Torre DE La Torre, las cuales pertenecen al proyecto Nueva Mallas Vial del Valle del Cauca accesos Cali-Palmira.”*

En un caso igual al presente, el Honorable Consejo de Estado, en reciente sentencia del 17 de marzo de 2022, bajo el Radicado 11001032400020110021000, adelante citada in extenso, concluyó:

“Aun cuando en los considerandos de la Resolución 003205 de 2010, se mencionó el “ESTUDIO SOCIOECONÓMICO Y DE TRÁNSITO PARA LA INSTALACIÓN DE UNA ESTACIÓN DE PEAJE EN LA VÍA COVEÑAS – TOLÚ - TOLUVIEJO RUTA 90” y unas reuniones efectuadas con las autoridades locales, gremios y la comunidad, este documento no es el concepto técnico, que también debe valorar la conveniencia del establecimiento del peaje y que se debe emitir: i) de conformidad con la política general en esta materia, cuya formulación compete al Ministro.”

“La ley 472 de 1998 le otorga amplias facultades al Juez Popular para que decrete cualquier medida cautelar para salvaguardar un derecho colectivo, lo cual no ocurre con el artículo 230 del CPACA, el cual limita el accionar del juez constitucional, únicamente a las medidas taxativamente consagradas, de suerte que, dicha norma resulta ser restrictiva y retrocede el campo avanzado en materia de protección de derechos colectivos, razón por la cual, la Sala, en aras de armonizar la aplicación de las normas en mención, entiende que el juez Popular sigue estando facultado para decretar cualquier medida cautelar en particular si así lo considera necesario, las contempladas en el artículo 25 230 de la ley 472 de 1994 y del CPACA, respectivamente. Advierte la Sala que la intención del legislador no fue derogar la ley 472 de 1998 en relación con la posibilidad que tiene el juez de decretar cualquier medida cautelar, pues así se precisó en los antecedentes de la ley 1437 de 2011.” (Consejo de Estado, Sección Primera, Exp. 00614-01 (AP) A, 26 de abril de 2013.C.P. Dra. María Elizabeth García González.)

En este caso, al igual que el anterior, se pretermitió el cumplimiento de un requisito establecido en el numeral 6.14 del Decreto 087 de 2011, referente a la emisión del concepto vinculante, previo al establecimiento del peaje, configurándose una omisión al deber de expedir dicho acto administrativo. Reza la norma.

“6.14. Emitir, en su calidad de suprema autoridad del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, los departamentos, distritos y municipios.”

e). El contrato 0005 suscrito en 1999 incluía la construcción de vías en los siguientes tramos, tal como consta en las paginas 00017 y 00018 del anexo digital Nro.1 así:

Tramo 1. Sector comprendido entre Popayán Santander de Quilichao: 12 meses

Tramo 2. Sector comprendido entre Santander de Quilichao y Palmira: Y de Villarrica y Jamundí: 30 meses.

Tramo 3. Sector comprendido entre Palmira y Buga: 36 meses

Tramo 4. Sector comprendido entre Cali y Palmira: 16 meses

Tramo 5. Sector comprendido entre Cali y Media Canoa: 18 meses

Tramo 6. Sector comprendido: i). CENCAR Aeropuerto – recta Cali Palmira. ii). Palma Seca y Cerrito; iii). Rozo Paso de La Torre: 36 meses.

Para la financiación de estas obras se le otorgo al concesionario el cobro de los peajes de las siguientes estaciones (página 00051 anexo digital Nro1):

Estaciones: Tunia ; Villa rica ; Cerrito ; CIAT ; Estambul ; Media Canoa ; Palma Seca ; Paso de La Torre.

El costo estimado de la concesión del mencionado contrato, se estipulo en \$386.919.000.000.

La actual malla vial, que no es la mitad de las obras que se ejecutaron en el anterior contrato nos cuesta la robadita de \$3.000.590.680.619, con igual numero de estaciones de peajes.

PETICION MEDIDA CAUTELAR.

Ante la ostensible violación del Derecho Colectivo a la Moral Administrativa y el principio de la legalidad y la evidente afectación a los usuarios de las vías antes concesionadas a la empresa RUTAS DEL VALLE, solicito respetuosamente como media cautelar:

a). Por las razones expuestas, se suspenda la ejecución del contrato de concesión bajo el esquema de APP Nro. 001 del 2021 suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el concesionario Rutas del Valle, adjudicado mediante Resolución No. 20217030007585 del 18-05-2021 del Ministerio de Transporte, (folio 40 a 47).

b). Se suspenda el cobro de la tarifa que se cobra en los peajes ubicados en el municipio de Palmira como son:

CIAT; ESTAMBUL; LA TORRE; ROZO; CENCAR.

NORMAS VIOLADAS Y CONCEPTO DE VIOLACION:

Con estas acciones y omisiones por parte de las entidades accionadas se están infringiendo las siguientes normas:

CONSTITUCION NACIONAL:

ARTICULO 29. Que establece que el debido proceso se aplicara a todas las actuaciones administrativas.

Considero que se está violando este precepto de orden constitucional, toda vez que no se dio cumplimiento al artículo 6.14 del Decreto 087 de 2011.

Así mismo se viola el artículo 209 Constitucional:

ARTICULO 209. *La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad,* mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

Se viola el artículo 4º de la ley 472 de 1998 que trata de los “Derechos e Intereses Colectivos contenidos en los literales b) sobre la moralidad administrativa.

Igualmente se está violando el artículo 6.14 del Decreto 087 de 2011.

PRUEBAS:

Solicito al despacho, tener como prueba los documentos referenciados que se anexan a la presente acción.

- a) Se nombre un perito o una firma experta, para que establezca el valor de la tarifa del peaje, que por concepto del mantenimiento y no de construcción de la vía, debieron pagar los usuarios de las vías cuyos tramos esta cobijados por los respectivos peajes.
- b) Se oficie a INVIAS para que establezca cuales han sido los ingresos brutos obtenidos por ella, a partir del momento en que ella asumió el mantenimiento de la anterior Malla Vial en los tramos ubicados en el municipio de Palmira y que conducen al municipio de Cali.

Finalmente solicito al despacho, que en ejercicio de las atribuciones que le confiere el Capítulo VIII del Título II de la Ley 472 de 1998, decrete y practique todas aquellas pruebas que, según su sabiduría sean conducentes, pertinentes y eficaces para producir el fallo de mérito que nuestra sociedad reclama.

NOTIFICACIONES

Eduardo Alfonso Correa Valencia en la Carrera 36A # 25C – 55 B/. Olímpico Palmira (V.)
Email: edualcova@yahoo.es. Cel. 3209125777

Ministerio de Transporte: calle 24 Nro. 60-50 piso 9
notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co

INVIAS: Calle 25G # 73B-90 - Complejo Empresarial Central Point; Bogotá
Email: njudiciales@invias.gov.co

ANEXOS.

COMPETENCIA

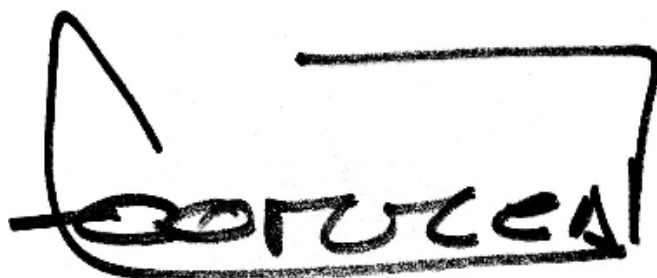
Es usted competente Honorable Magistrado, por la naturaleza del asunto y el domicilio de las partes para conocer del presente proceso.

AMPARO DE POBREZA

Dada mi precaria situación económica, le solicito Honorable Magistrado acogerme al amparo de pobreza, según lo preceptuado en el Art. 19 de la ley 472 de 1998.

De los Honorables Magistrados,

Atentamente,



EDUARDO ALFONSO CORREA VALENCIA.
Actor Popular.

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO **16.243.318**

CORREA VALENCIA

APELLIDOS
EDUARDO ALFONSO

NOMBRES


FIRMA





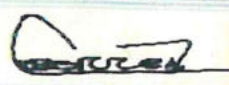
166945 **REPUBLICA DE COLOMBIA**
RAMA JUDICIAL
CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA
TARJETA PROFESIONAL DE ABOGADO

27870 **82/03/29** **80/12/19**
Tarjeta No. Fecha de Expedición Fecha de Grado

EDUARDO ALFONSO
CORREA VALENCIA
16243318 **DEL VALLE**
Cédula Consejo Seccional

SANTIAGO DE CALI
Universidad


Presidente Consejo Superior de la Judicatura

31



Documento firmado digitalmente



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 1 de 4

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000318671



Fecha: 06-10-2022

Bogotá, D.C.

Señor

EDUARDO ALFONSO CORREA VALENCIA

edualcova@yahoo.es

ASUNTO: Respuesta Cumplimiento requisito de Procedibilidad Acción Popular Artículo ciento sesenta y uno (161) de la ley 1437 de 2011 *Rad_E:20224091055642 del veinte (20) de septiembre de 2022-Proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Corredor Accesos Cali Palmira. Contrato de Concesión No.001 de 2021

Respetado Señor Correa:

En atención al comunicado del asunto, a través del cual se solicita como requisito de procedibilidad para instaurar Acción Popular: *"la rebaja del valor de los peajes que se cobran en las cinco (5) estaciones de peajes ubicadas en la jurisdicción del municipio de Palmira, por los siguientes motivos: Entre la Unión Temporal "Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca" y el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), se celebró el 29 de enero de 1999 el contrato de concesión No. 005, que tuvo por objeto la ejecución del proyecto vial denominado "MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA". Según la cláusula octava del contrato en mención fue de veinte (20) años a partir del Acta de inicio de ejecución. Este contrato terminó el mes de agosto de 2017, lo cual significa que los costos de inversión en la construcción de la citada Malla Vial ya fueron recuperados por el concesionario, razón por la cual el cobro de la tarifa de los peajes que se cancela por el uso de esas vías debe de bajar, ya que los costos asociado al servicio corresponden únicamente al mantenimiento de la misma y no a la construcción, por lo tanto la tarifa del peaje no debe ser impactada por la ejecución de obras que correspondan a construcción alguna."*, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI se pronuncia en los siguientes términos:

1. A través del artículo veintiuno (21) de la Ley 105 de 1993, el legislador señaló que *"Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo. Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte"*.
2. Como se ve, el establecimiento de tarifas tiene como propósito el desarrollo de la infraestructura nacional bajo los principios de libre circulación y seguridad definidos en el artículo segundo (2) de la ley 105.
3. En materia de concesiones viales, la ley dispuso en el artículo treinta (30) que *"La Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos"*.

LYDA MILENA ESQUIVEL ROA
2022.10.06 19:06:58
Firmado Digitalmente
CN=LYDA MILENA ESQUIVEL ROA
C=CO
O=AGENCIA NACIONAL DE INFR.
E=esquivel@ani.gov.co
Llave Pública
RSA/2048 bits

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000318671



Fecha: 06-10-2022

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

4. Es claro entonces que, en gran medida los proyectos concesionados dependen del establecimiento de tarifas como fuente de recuperación de la inversión, la cual, bajo ningún caso podrá ser modificada unilateralmente por la entidad concedente, so pena, de generar una conducta antijurídica que dará lugar a la reparación económica del concesionario.
5. Por otro lado, en el artículo quinto (5) de la Ley 1508 de 2012 se dispuso que "El derecho al recaudo de recursos por la explotación económica del proyecto, a recibir desembolsos de recursos públicos o a cualquier otra retribución, en proyectos de asociación público-privada, estará condicionado a la disponibilidad de la infraestructura, al cumplimiento de niveles de servicio, y estándares de calidad en las distintas unidades funcionales o etapas del proyecto, y los demás requisitos que determine el reglamento", esto es, que la Administración deberá reconocerle al Concesionario la retribución debida en los términos pactados en el negocio jurídico cuando ha acreditado el cumplimiento de sus obligaciones.
6. Así las cosas, cuando se plantea un negocio jurídico con unas fuentes de remuneración fijas su modificación podrá implicar la alteración de las condiciones de ejecución y desarrollo del Contrato de Concesión.
7. Específicamente para el desarrollo y ejecución de Concesiones de Quinta Generación (5G), el Gobierno Nacional dispuso en el documento CONPES 4060 de 2021 que, estas se desarrollarán bajo un enfoque social, ambiental y financiero que le permitan al Estado y al Concesionario desarrollar y complementar las troncales, transversales y conexiones ya ejecutadas en las anteriores generaciones viales. Lo anterior, con el propósito de modernizar la infraestructura a cargo de la Nación, bajo estrictos principios relacionados con el desarrollo sostenible.
8. Como consecuencia de dicha política pública, el nueve (9) de junio de 2021 la ANI celebró con la Sociedad Concesionaria Rutas del Valle S.A.S., el Contrato de Concesión No. 001 de 2021.
9. En la Sección 2.1. de la Parte Especial del Contrato de Concesión se dispuso que su objeto es: "El presente Contrato de concesión bajo un esquema de asociación público privada de Iniciativa Pública en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para que, de conformidad con lo previsto en este contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto."
10. En específico, el objeto del negocio jurídico fue descrito en la Sección 3.2. de la Parte Especial. En dicho numeral se indicó que "El objeto del Contrato corresponde a la financiación, elaboración de

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000318671



Fecha: 06-10-2022

estudios y diseños definitivos, gestión ambiental, gestión predial, gestión social, construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento del proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Corredor Accesos Cali y Palmira."

11. Con relación al derecho a la retribución del Concesionario, las partes dispusieron en la Sección 1.168. que *"Se refiere a la contraprestación económica a la que tiene derecho el Concesionario en los términos de la Sección 3.1 de esta Parte General"*.
12. En la Sección 3.1.(b) se señaló que las *"fuentes de la Retribución del Concesionario – o de la Compensación Especial, cuando sea aplicable– serán las siguientes: (i) Aportes ANI; (ii) Recaudo de Peajes; (iii) Los Ingresos por Explotación Comercial y (iv) Otras fuentes definidas en la Parte Especial"*.
13. A pesar de lo anterior, en la sección de referencias de la Parte Especial del Contrato de Concesión No. 001 de 2021 se advirtió que, para este negocio jurídico no habrá aportes de la Nación como fuentes de retribución:

CAPÍTULO II TABLA DE REFERENCIAS A LA PARTE GENERAL

Sección de la Parte General	DATOS ESPECÍFICOS DE ESTA PARTE ESPECIAL
1.19	<i>Para el presente Proyecto no se encuentra previsto realizar aportes por parte de la ANI</i>
3.1(b)(i)	<i>Para el presente Proyecto no se encuentra previsto realizar aportes por parte de la ANI.</i>

14. Lo expuesto quiere decir que, el desarrollo y ejecución del Proyecto, así como su viabilidad financiera se encuentran íntimamente ligadas con el recaudo obtenido en las ocho (8) estaciones de peaje existentes. Al respecto, y para efectos de claridad la Agencia se permite señalar que el Proyecto de la Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Corredor Accesos Cali y Palmira, tiene como objetivo principal mejorar la conexión vial en los departamentos del Valle del Cauca y Cauca, así como propender por la accesibilidad a los municipios de Cali y Palmira.
15. En este sentido, es necesario iterar que la longitud total estimada del Proyecto es de trescientos diez (310) kilómetros, y se divide en cinco (5) Unidades Funcionales de intervención y una (1) Unidad Funcional (UF0) de operación y mantenimiento durante todo el término de ejecución del Proyecto:
 - UF1. 150,9 km de puesta a punto y Rehabilitación de la Malla Vial del Valle del Cauca hacia el Norte desde el tramo Yumbo-Palmira.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
 PBX: 4848860 – www.ani.gov.co
 Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
 Página 4 de 4

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000318671



Fecha: 06-10-2022

- UF2. 112,9 km de puesta a punto de la Malla Vial del Valle del Cauca hacia el Sur desde el tramo Cali-Palmira.
 - UF3. 15,8 km de la construcción de la nueva vía Bicentenario, entre la Av. Ciudad de Cali – Jamundí.
 - UF4. 15,6 km de puesta a punto de calzada existente y Construcción de 9,7 km de segunda calzada Jamundí - Villa Rica.
 - UF5. 11,5 km de puesta a punto de la vía Sameco – Cencar – Américas – Yumbo y construcción segunda calzada de la vía Cencar – Américas Incluyendo las intersecciones, glorietas, intercambiadores y puentes peatonales pertinentes.
16. Como se ve, el Concesionario deberá realizar diversas actividades de intervención, puesta a punto, rehabilitación, construcción, operación y mantenimiento de más de trescientos (300) kilómetros sustentándose únicamente en el recaudo tarifario que obtendrá de las ocho (8) estaciones de peaje del Proyecto¹.
17. Así las cosas, no es posible atender su solicitud teniendo en cuenta que: i) la financiación y suficiencia financiera del negocio jurídico dependen del ingreso que se obtendrá del recaudo tarifario; y ii) la Agencia no puede modificar unilateralmente el esquema tarifario fijado en la Resolución del Ministerio de Transporte No. 20213040003685 de 29 de enero de 2021.

De esta manera esperamos haber atendido su solicitud.

Atentamente,

LYDA MILENA ESQUIVEL ROA
 Vicepresidenta Ejecutiva

Anexos: SIN

cc:

Proyecto: Alfredo Camacho Salas – Exp. G3-07 VEJ. Líder de Proyecto NMVVC – Corredor Accesos Cali y Palmira.
 VoBo: ALFREDO CAMACHO SALAS 1, EGNNA DORAYNE FRANCO MENDEZ, JUAN SEBASTIAN PEREIRA RICO, LUIS GERMAN VIZCAINO SABOGAL, MARTHA LUCIA MAHECHA RODRIGUEZ Coord GIT, INGRID ESTHER CERA JIMENEZ 2, XIMENA VALLEJO GUZMAN Coord GIT
 Nro Rad Padre: 20224091055642
 Nro Borrador: 20225000058414
 GADF-F-012

¹ Mediacaño, Cerrito, Paso La Torre, Rozo, Cencar, Estambul, CIAT y Villa Rica.

DTE-GP 57662

Bogotá D. C., 23 de septiembre de 2022

Doctor
JUAN FRANCISCO ARBOLEDA OSORIO
VICEPRESIDENTE GESTIÓN CONTRACTUAL
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI
Calle 24 A # 59 - 42 Edificio T3 Torre 4 Piso 2
(601) 4848860
contactenos@ani.gov.co
Bogotá

Asunto: Traslado Derecho de Petición radicado INVIAS No 100381 del 19/09/2022 - Correo Electrónico.

Respetado Doctor Arboleda,

Mediante la presente, remito Derecho de Petición realizado por el usuario EDUARDO ALFONSO CORREA VALENCIA, con radicado INVIAS No 100381 del 19/09/2022, en el que solicita "(...) solicita la rebaja del valor de los peajes que se cobran en las cinco (5) estaciones de peajes ubicadas en la jurisdicción del municipio de Palmira, por los siguientes motivos: Entre la Unión Temporal "Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca" y el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), se celebró el 29 de enero de 1999 el contrato de concesión No. 005, que tuvo por objeto la ejecución del proyecto vial denominado "MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA". Según la cláusula octava del contrato en mención fue de veinte (20) años a partir del Acta de inicio de ejecución. Este contrato terminó el mes de agosto de 2017, lo cual significa que los costos de inversión en la construcción de la citada Malla Vial ya fueron recuperados por el concesionario, razón por la cual el cobro de la tarifa de los peajes que se cancela por el uso de esas vías debe de bajar, ya que los costos asociados al servicio corresponden únicamente al mantenimiento de la misma y no a la construcción, por lo tanto la tarifa del peaje no debe ser impactada por la ejecución de obras que correspondan a construcción alguna.(...)".

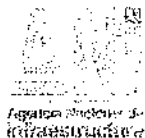
Teniendo en cuenta lo anterior, se da traslado por competencia a través del presente documento, en virtud de lo previsto en el artículo 21 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo Ley 1437 de 2011, modificado por la Ley 1755 de 2015.

Cordialmente,

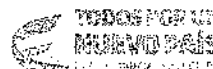


Firmado digitalmente
por RAMON ELBERTO
LOBO ARIAS

RAMON ELBERTO LOBO ARIAS -
Coordinador Grupo De Peajes



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Rad Salida No. 2017-500-008139-1
Fecha: 01/03/2017 14:21:24 > 999
CIU: EDUARDO ALFONSO CORREA VALENCIA
Anexos: 1 CD



Bogotá, D.C.

Señor
EDUARDO CORREA VALENCIA
Carrera 36A 25C – 55
Palmira – Valle del Cauca

ASUNTO: Respuesta a su solicitud de información. Rad_E 20174090187592
Proyecto Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca

Cordial saludo,

En atención a su solicitud allegada vía correo electrónico, por medio de la cual solicita:

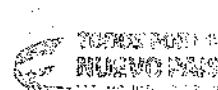
"(...) los otro si mediante los cuales se ha adicionado en tiempo el contrato de concesión 005 de 1999 para la rehabilitación, mantenimiento y operación de la malla vial del cauca y valle del cauca, suscrito con la Unión temporal Malla Vial del valle del Cauca y Cauca (...)"

Atentamente se le informa que el Instituto nacional de Vías – INVIAS y la Unión Temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca – UTDVVCC concurrieron el 29 de enero de 1999 a la suscripción del Contrato de Concesión No. 005 de 1999, con el objeto de *"Otorgar al Concesionario una concesión para que realice por su cuenta y riesgo los estudios y diseños definitivos, las obras de construcción y rehabilitación y mejoramiento, la operación y el mantenimiento, la prestación de servicios y el uso de los bienes de propiedad del INVIAS dados en concesión, para la cabal ejecución del proyecto vial denominado Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca, bajo el control y vigilancia del INVIAS"*

Con relación al plazo del Contrato, establece la CLÁUSULA 8. TERMINO DE EJECUCIÓN: *"El término de ejecución del presente Contrato se ha estimado en veinte (20) años contados a partir de la fecha de inicio de ejecución"*.

Mediante Resolución 003791 del 23 de septiembre de 2003, el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, cedió y subrogó al Instituto Nacional de Concesiones INCO, a título gratuito, el Contrato de Concesión No. 005 de 1999 celebrado con la Unión Temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca.

Mediante el Decreto No. 4165 de 3 de noviembre de 2011, se modificó la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones - INCO por la de Agencia Nacional de Infraestructura, Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: *RAD_S*
RAD_S
Fecha: *F_RAD_S*

Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte.

El precitado Contrato de Concesión ha sido objeto de 17 Adicionales y 10 Otrosíes, de los cuales mediante el Adicional 13 suscrito el 9 de agosto de 2006, se adicionaron: *"los estudios y diseños definitivos, las obras de construcción, la operación y el mantenimiento, la prestación de los servicios y el uso de los bienes de propiedad del INCO y/o INVIAS, correspondientes a la segunda calzada del Tramo Mediacaño - Loboguerrero"*, estipulando en su CLÁUSULA DÉCIMA - TÉRMINO DE EJECUCIÓN: *"El término de ejecución del Contrato de Concesión 005 de 1999, será el allí previsto y hasta 35 años más"*.

Ahora bien, establece el Laudo proferido el 25 de noviembre de 2016, por el Tribunal de Arbitramento instaurado ante la Cámara de Comercio de Bogotá para dirimir la controversia surgida entre la ANI y la Unión Temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca - UTDVCC, con ocasión de la ejecución del Contrato de Concesión No. 005 de 1999 y su Adicional No. 13 que:

"(...) TERCERO.- Por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia, de conformidad con el artículo 45 de la ley 80 de 1993 y el artículo 141 del CPACA declarar de oficio la nulidad del contrato adicional No. 13 al Contrato de Concesión No. 005 de 1999 celebrado el 9 de agosto de 2006 y de los otrosíes 1, 2, 3 y 4 al adicional No. 13 por violación al numeral 2° del artículo 44 de la ley 80 de 1993 (...)" subrayado fuera de texto.

De esta manera el Contrato de Concesión de la Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca ha retornado a su plazo inicial de veinte (20) años de ejecución o hasta la fecha en que se alcance el Ingreso esperado del Concesionario, fecha que, de acuerdo al comportamiento histórico del recaudo de peajes del proyecto, se estima se alcance en el mes de agosto de 2017.

Se anexa para su conocimiento en medio magnético el Adicional 13 al Contrato de Concesión No. 005 de 1999, y sus correspondientes Otrosíes.

Cordialmente,


ANDRES RENALDO SILVA VILLEGAS
Gerente Técnico VEJ

Anexo: Lo enunciado (1 CD)
Proyectó: Diana Milena Ospina Bonilla - Ingeniera Auxiliar ANI *dm*
Revisó: Alfredo Camacho Salas - Experto G3-07 VEJ *AS*
Rad. Padre: 20174090187592
Fecha elaboración: 28/02/2017
GADF-F-012



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20205000324611

Fecha: 26-10-2020

Bogotá, D.C.

Señor
EDUARDO ALFONSO CORREA VALENCIA
Carrera 36 A No. 25C-55 Barrio Olímpico
edualcova@yahoo.es
Palmira



ASUNTO: Respuesta al Traslado Derecho de Petición No. 73086 del Instituto Nacional de Vías según comunicado SRN 39976 *Rad E: 20204091043892 de 21-10-2020*
Contrato de Concesión No.005 de 1999 (Liquidado)

Cordial saludo señor Correa.

En atención al oficio del asunto, por medio de cual Instituto Nacional de Vías – INVIAS mediante comunicado No. SRN 39976 dio traslado de su Derecho de Petición relacionado con el proyecto de la Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI da respuesta a cada una de las preguntas en el orden en que fueron propuestas, en los siguientes términos:

- a) *Si la concesión Unión Temporal Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca, cumplió con todo el objeto del contrato descrito en la cláusula segunda del contrato?*

Respuesta: El Concesionario Unión Temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca – UTDVCC, dio cumplimiento a las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión No.005¹ de 1999, excepto aquellas relacionadas con terminación de obras no requeridas, o afectadas por predios en expropiación judicial a cargo de la ANI, cuyo valor fue descontado en la liquidación unilateral del contrato, según Resolución No. 2020500005506 de 28 de abril de 2020, a saber:

Tram o	Obra no ejecutada
2	Construcción de 4.038,56 m de andenes
	Construcción de 4 paraderos
	Corrección del acceso vial a veredas unidas K22+300 de la intersección sur de la variante de Puerto Tejada
	Terminación de la variante El Bolo K55+800 al K57+950
3	Construcción de 6.667,7 m de andenes
	Trámite de modificación de licencia ambiental intersección a nivel Sonso
	Rectificación de la curva sector vivero Don Otto
4	Terminación variante norte de Palmira, Intersección La Herradura
5	Construcción de 457,85 m de andenes
6	Construcción de 3.341,22 m de andenes
	Construcción de 3 paraderos

¹ Suscrito entre el Instituto Nacional de Vías – INVIAS y la Unión Temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca – UTDVCC el 29 de enero de 1999, con el objeto de "otorgar al Concesionario una concesión para que realice por su cuenta y riesgo los estudios y diseños definitivos, las obras de construcción y rehabilitación y mejoramiento, la operación y el mantenimiento, la prestación de servicios y el uso de los bienes de propiedad del INVIAS dados en concesión, para la cabal ejecución del proyecto vial denominado Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca".

Documento firmado digitalmente
Sistema de gestión documental Orfeo.
Para verificar la validez de este documento entre a la página ani.gov.co y seleccione servicios al ciudadano o comuníquese al 4848860 ext. 1367



39

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9, Código Postal ANI 110221.
Página 2 de 2



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20205000324611

Fecha: 26-10-2020

b) *Al haberse terminado el contrato de concesión suscrito entre el Invias y la Unión Temporal Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca, quién asumió el mantenimiento de la respectiva malla vial?*

Respuesta: Una vez culminada la etapa de reversión, la infraestructura asociada al proyecto de la Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca fue revertida a partir del 1 de noviembre de 2018 por parte de la ANI al INVIAS, quien desde la fecha indicada tiene a su cargo la administración y mantenimiento del proyecto, hasta tanto se licite y adjudique un nuevo proyecto de concesión vial.

c) *Si es una concesión, comedidamente les solicito copia del nuevo contrato suscrito para tal fin.*

Respuesta: Como se indicó en la respuesta anterior, la administración y mantenimiento del proyecto se encuentra a cargo del INVIAS, razón por la cual esta entidad desconoce los contratos de mantenimiento que se hayan suscrito, por lo cual esta respuesta debe darla directamente el Instituto.

Cordialmente,

EGNNA DORAYNE FRANCO MENDEZ
Gerente de Proyectos - Vicepresidencia Ejecutiva

Anexos: SIN

Proyectó: Alfredo Camacho Salas -- Experto G3 07 VEJ
VoBo: ALFREDO CAMACHO SALAS 1, SONIA JAQUELINE ANGARITA SALAZAR
Nro Rad Padre: 20204091043892
Nro Borrador: 20205000053838
GADF-F-012



La movilidad
es de todos

Ministrante

40

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. 20217030007585

20217030007585

Fecha: 18-05-2021

" Por la cual se adjudica la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2020 "

LA VICEPRESIDENTA DE ESTRUCTURACIÓN DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas por la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Ley 1474 de 2011, Ley 1508 de 2012 y sus Decretos reglamentarios, el Decreto 4165 de 2011, el Decreto 1082 de 2015 y el Manual de Contratación de la Entidad y,

CONSIDERANDO:

Que la Agencia Nacional de Infraestructura tiene por objeto: "(...) *planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada (APP), para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados (...)*".

Que en virtud de lo anterior el Gobierno Nacional, en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura, consideró conveniente y necesario iniciar el proceso de licitación pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2020 bajo la modalidad de Asociación Público Privada, cuyo objeto consiste en "*Seleccionar la Oferta más favorable para la Adjudicación de un (1) Contrato de Concesión cuyo objeto será el otorgamiento de una concesión que, bajo el esquema de Asociación Público Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, permita llevar a cabo financiación, elaboración de estudios y diseños definitivos, gestión ambiental, gestión predial, gestión social, construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento del proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Corredor Accesos Cali y Palmira de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la Minuta del Contrato*"

Que el plazo estimado de ejecución del contrato de concesión que se derive de la presente Licitación Pública es de 29 años.

Que el valor del contrato corresponde a la suma de \$3.000.590.680.619, compuesto de la siguiente manera: Capex: \$1.162.755.158.051 / Opex: \$1.837.835.522.568. Cifras expresadas en pesos constantes del 31 de diciembre de 2018.

Que el día seis (06) de abril de 2020 la Agencia Nacional de Infraestructura publicó el Aviso de Convocatoria al Proceso, así como los documentos que hicieron parte del Proyecto de pliego de Condiciones, sus Apéndices, Anexos y toda la documentación correspondiente a la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2020.

Que la Agencia Nacional de Infraestructura publicó en el portal de contratación pública SECOP y en la página WEB de la Entidad, el aviso ordenado en el numeral 3 del artículo 30 de la Ley 80 de 1993, modificado por el artículo 224 del Decreto 19 de 2012, el 05 de junio de 2020, el 30 de junio de 2020, el 31 de julio de 2020 y el 24 de agosto de 2020.

Que el día 08 de julio de 2020, tal como se encontraba previsto en el Cronograma del Proceso, se publicó el documento que contiene las respuestas a las observaciones al Proyecto de Pliego de Condiciones.

Que en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.2.1.5. del Decreto 1082 de 2015, mediante la Resolución No. 20207030012065 del 04 de septiembre de 2020, se ordenó la apertura de la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2020. En la misma fecha se publicó en el Portal Único de Contratación a través del SECOP el referido Acto Administrativo, el Pliego de Condiciones Definitivo, sus Apéndices y Anexos.

Que el día 09 de septiembre de 2020 la Agencia Nacional de Infraestructura realizó la Audiencia de Asignación de Riesgos y Aclaración del Pliego de Condiciones Definitivo, de lo cual se levantó el acta correspondiente, la cual fue publicada en el SECOP el día 11 de septiembre de 2020.



Documento firmado digitalmente
Sistema de gestión documental Orfeo.
Para verificar la validez de este documento entre a la página ani.gov.co y
seleccione servicios al ciudadano o comuníquese al 4948860 ext. 1367





RESOLUCIÓN No. 20217030007585 " Por la cual se adjudica la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2020 "

Que durante el desarrollo del proceso se expidieron doce (12) Adendas: No. 1 del 02 de octubre de 2020, No. 2 del 12 de noviembre de 2020, No. 3 del 20 de noviembre de 2020, No. 4 del 10 de diciembre de 2020, No. 5 del 16 de diciembre de 2020, No. 6 del 24 de diciembre de 2020, No. 7 del 12 de enero del 2021, No. 8 del 01 de febrero de 2021, No. 9 del 11 de febrero de 2021, No. 10 del 12 de febrero de 2021, No. 11 del 18 de febrero de 2021 y No. 12 del 06 de mayo de 2021, todas publicadas en SECOP y en la página web de la Entidad con sus correspondientes Anexos.

Que en el curso del proceso y en garantía de los principios o postulados de publicidad, contradicción y transparencia, se emitieron respuestas a las observaciones realizadas por los interesados en relación con el Pliego de Condiciones Definitivo, sus Apéndices y Anexos, todas ellas debidamente consolidadas y publicadas en el SECOP y en la página web de la Entidad.

Que el día 26 de febrero de 2021 se llevó a cabo la Audiencia Pública de Cierre de este proceso de Licitación Pública, acto en el cual se recibieron ocho (8) Propuestas así:

NO.	NOMBRE PROPONENTE	INTEGRANTES DE LA ESTRUCTURA PLURAL	% PARTICIPACIÓN
1	ESTRUCTURA PLURAL AUTOPISTAS DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA	KMA Construcciones S.A.S.	50%
		Ortiz Construcciones y Proyectos S.A.S.	50%
2	ESTRUCTURA PLURAL RUTA DE LA CAÑA	Obrascon Huarte Lain S.A. Sucursal Colombia	50%
		Termotermica Coindustrial S.A.S.	50%
3	SOCIEDAD CONSTRUCTORA DE COLOMBIA COPASA S.A.S.	Proponente Individual	100%
4	ESTRUCTURA PLURAL ACP PROSPERIDAD	Infraestructura y Prosperidad S.A.S.	25%
		Strabag AG	75%
5	ESTRUCTURA PLURAL PRC-MC	Rodovias Colombia S.A.S.	70%
		MC Victorias Tempranas S.A.S.	30%
6	ESTRUCTURA PLURAL RUTAS DEL VALLE	Interconexiones Viales S.P.A.	75%
		Construcciones el Cóndor S.A.	25%
7	ESTRUCTURA PLURAL INFRAESTRUCTURA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA	Odinsa S.A.	40%
		Pavimentos Colombia S.A.S.	30%
		MHC Ingeniería S.A.S.	30%
8	SACYR CONCESIONES COLOMBIA S.A.S.	Proponente Individual	100%

Que el día 19 de abril de 2021 se publicó en el SECOP y en la página web de la Entidad el Informe Preliminar de Verificación de Requisitos Habilitantes y el Informe Preliminar de Evaluación de Apoyo a la Industria Nacional, Oferta Técnica y Factor de Calidad, cuyo resultado fue el siguiente:

Requisitos Habilitantes

PROPUESTAS	Requisitos Jurídicos	Capacidad Financiera	Experiencia En Inversión
1 Estructura Plural Autopistas del Valle del Cauca y Cauca	Cumple	Cumple	Cumple

	PROPUESTAS	Requisitos Jurídicos	Capacidad Financiera	Experiencia En Inversión
2	Estructura Plural Ruta de la Caña	En Proceso de Subsanación	Cumple	En Proceso de Subsanación
3	Sociedad Constructora de Colombia Copasa S.A.S.	Cumple	Cumple	Cumple
4	Estructura Plural ACP Prosperidad	Cumple	Cumple	Cumple
5	Estructura Plural PRCMC	Cumple	Cumple	Cumple
6	Estructura Plural Rutas Del Valle	Cumple	Cumple	Cumple
7	Estructura Plural Infraestructura Vial del Valle del Cauca	Cumple	Cumple	Cumple
8	Sacyr Concesiones Colombia S.A.S.	Cumple	Cumple	Cumple

Factores de Selección de la Oferta

Nº	PROPUESTAS	Oferta Mano de Obra Local	Industria Nacional	Factor Calidad	Puntaje Adicional Oferentes con Trabajadores en Condición de Discapacidad
1	Autopistas del Valle del Cauca y Cauca	50	100	40	10
2	Ruta de la Caña	Pendiente de subsane	No aplica	Pendiente de subsane	Pendiente de subsane
3	Sociedad Constructora de Colombia Copasa S.A.S.	50	100	40	10
4	ACP Prosperidad	50	100	40	10
5	PRCMC	50	100	40	10
6	Rutas Del Valle	50	100	24	10
7	Infraestructura Vial del Valle del Cauca	50	100	40	10
8	Sacyr Concesiones Colombia S.A.S.	50	100	40	0

Criterio de Desempate

No.	PROPUESTAS	Anexo 15 MIPYMES	Anexo 17 B Acreditación de Vinculación Laboral de Personas en Condiciones de Discapacidad
1	Estructura Plural Autopistas del Valle del Cauca y Cauca	No Aportado	No Aportado

43

RESOLUCIÓN No. 20217030007585 " Por la cual se adjudica la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2020 "

No.	PROPUESTAS	Anexo 15 MIPYMES	Anexo 17 B Acreditación de Vinculación Laboral de Personas en Condiciones de Discapacidad
2	Estructura Plural Ruta de la Caña	No Aportado	No Aportado
3	Sociedad Constructora de Colombia Copasa S.A.S.	Aportado	Aportado
4	Estructura Plural ACP Prosperidad	Aportado	No Aportado
5	Estructura Plural PRC-MC	Aportado	No Aportado
6	Estructura Plural Rutas Del Valle	No Aportado	No Aportado
7	Estructura Plural Infraestructura Vial del Valle del Cauca	No Aportado	No Aportado
8	Sacyr Concesiones Colombia S.A.S.	No Aportado	No Aportado

Que los proponentes, frente a los requerimientos de subsane efectuados por parte de la Entidad, procedieron con la presentación de la información y documentos requeridos, subsanando cada uno de los aspectos que fueron objeto de observación.

Que en el término de traslado del informe de evaluación preliminar, los proponentes presentaron observaciones, las cuales fueron resueltas mediante documento publicado en el SECOP y en la página web de la Entidad, el día 14 de mayo de 2021.

Que adicionalmente, en la misma fecha, así y como está contemplado en el Cronograma del Proceso, se publicó el Informe de evaluación definitivo, siendo el resultado final el siguiente:

Requisitos Habilitantes

	PROPUESTAS	Capacidad Jurídica	Documentos Propuesta	Capacidad Financiera	Experiencia En Inversión
1	Estructura Plural Autopistas del Valle del Cauca y Cauca	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
2	Estructura Plural Ruta de la Caña	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
3	Sociedad Constructora de Colombia Copasa S.A.S.	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
4	Estructura Plural ACP Prosperidad	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
5	Estructura plural PRC-MC	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
6	Estructura Plural Rutas Del Valle	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
7	Estructura Plural Infraestructura Vial del Valle del Cauca	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple
8	Sacyr Concesiones Colombia S.A.S.	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple

44

RESOLUCIÓN No. 20217030007585 " Por la cual se adjudica la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2020 "

Factores de Selección de la Oferta

No.	PROPUESTAS	Oferta Mano de Obra Local	Industria Nacional	Factor Calidad	Puntaje Adicional Oferentes con Trabajadores en Condición de Discapacidad	PUNTAJE
1	Estructura Plural Autopistas del Valle del Cauca y Cauca	50	100	40	10	200
2	Estructura Plural Ruta de la Caña	50	100	40	10	200
3	Sociedad Constructora de Colombia Copasa S.A.S.	50	100	40	10	200
4	Estructura Plural ACP Prosperidad	50	100	40	10	200
5	Estructura plural PRC-MC	50	100	40	10	200
6	Estructura Plural Rutas Del Valle	50	100	24	10	184
7	Estructura Plural Infraestructura Vial del Valle del Cauca	50	100	40	10	200
8	Sacyr Concesiones Colombia S.A.S.	50	100	40	0	190

Criterios de Desempate

No.	PROPUESTAS	Anexo 15 MIPYMES	Anexo 17 B Acreditación de Vinculación Laboral de Personas en Condiciones de Discapacidad
1	Estructura Plural Autopistas del Valle del Cauca y Cauca	No Aportado	No Aportado

No.	PROPUESTAS	Anexo 15.MIPYMES	Anexo 17.B. Acreditación de Vinculación Laboral de Personas en Condiciones de Discapacidad
2	Estructura Plural Ruta de la Caña	No Aportado	No Aportado
3	Sociedad Constructora de Colombia Copasa S.A.S.	Aportado	Aportado
4	Estructura Plural ACP Prosperidad	Aportado	No Aportado
5	Estructura Plural PRC - MC	Aportado	No Aportado
6	Estructura Plural Rutas Del Valle	No Aportado	No Aportado
7	Estructura Plural Infraestructura Vial del Valle del Cauca	No Aportado	No Aportado
8	Sacyr Concesiones Colombia S.A.S.	No Aportado	No Aportado

Que de acuerdo con el cronograma del proceso el día de hoy dieciocho (18) de mayo de 2021 se realiza la AUDIENCIA DE APERTURA DE SOBRES 2 Y ADJUDICACIÓN

Que, en virtud de lo anterior, la Entidad continuó con la apertura del Sobre No. 2 de las ofertas económicas presentadas, previa verificación de los sellos de seguridad de las tulas y del contenedor en el que permanecieron custodiadas las Ofertas Económicas desde el día de la Audiencia de Cierre y hasta la fecha de realización de la Audiencia de Adjudicación.

Que el Comité Evaluador, previa verificación de la suscripción de las Ofertas Económicas, dio lectura y revisó cada uno de los valores señalados en las mismas, como se detalla a continuación:

No.	PROPUESTAS	VPPI
1	Estructura Plural Autopistas del Valle del Cauca y Cauca	2.280.200.000.000
2	Estructura Plural Ruta de la Caña	2.244.000.000.000
3	Sociedad Constructora de Colombia Copasa S.A.S.	2.591.217.865.643
4	Estructura Plural ACP Prosperidad	2.498.325.149.705
5	Estructura Plural PRC - MC	2.401.086.577.068
6	Estructura Plural Rutas Del Valle	2.699.864.000.000
7	Estructura Plural Infraestructura Vial del Valle del Cauca	2.256.315.179.235
8	Sacyr Concesiones Colombia S.A.S.	2.408.420.211.181

Que teniendo en cuenta que para esta Licitación Pública existen ocho (8) proponentes habilitados, de conformidad con lo previsto en el Pliego de Condiciones, se verificó que el VPIP consignado en la Oferta Económica en ningún caso superara el Valor Máximo de la Oferta Económica.

Que de conformidad con el numeral 8.5 del Pliego de condiciones se evaluó el sobre No. 2 por parte del Comité Evaluador a través del método de Mediana con Valor Absoluto, teniendo en cuenta los centavos de la TRM del día de la Audiencia de Adjudicación, definida en el cronograma vigente en la Fecha de Cierre, esto es, el 13 de mayo de 2021, de conformidad con la adenda No. 10, que correspondía a \$3.734.09 según certificación de la Superintendencia Financiera de Colombia.

Que una vez aplicado el método de ponderación se obtuvo el siguiente puntaje para cada uno de los proponentes, así:

No.	PROPUESLAS	PUNTAJE
1	Estructura Plural Autopistas del Valle del Cauca y Cauca	759.72
2	Estructura Plural Ruta de la Caña	747.66
3	Sociedad Constructora de Colombia Copasa S.A.S.	736.65
4	Estructura Plural ACP Prosperidad	767.60
5	Estructura Plural PRC - MC	800
6	Estructura Plural Rutas Del Valle	700.45
7	Estructura Plural Infraestructura Vial del Valle del Cauca	751.76
8	Sacyr Concesiones Colombia S.A.S.	797.55

Que en concordancia con lo anterior se determina el puntaje total y orden de elegibilidad obtenido por cada uno de los proponentes, cuyo resultado es el siguiente:

	Oferta Mano de obra Local	Apoyo a la Industria Nacional y reciprocidad	Factor de Calidad	Oferentes con trabajadores en condición de discapacidad	Oferta Económica	Total	Orden Elegibilidad
PROPUESTAS							
	50	100	40	10	800	1000	

P 1	ESTRUCTURA PLURAL AUTOPISTAS DEL VALLE Y CAUCA	50	100	40	10	759,72 2710	959,72	4
P 2	ESTRUCTURA PLURAL RUTA DE LA CAÑA	50	100	40	10	747,66 1503	947,66	6
P 3	SOCIEDAD CONSTRUCTORA DE COLOMBIA COPASA S.A.S.	50	100	40	10	736,65 1584	936,65	7
P 4	ESTRUCTURA PLURAL ACP PROSPERIDAD	50	100	40	10	767,60 1810	967,60	3
P 5	ESTRUCTURA PLURAL PRC-MC	50	100	40	10	800,00 0000	1000,00	1
P 6	ESTRUCTURA PLURAL RUTAS DEL VALLE	50	100	24	10	700,45 2595	884,45	8
P 7	INFRAESTRUCTURA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA	50	100	40	10	751,76 4705	951,76	5
P 8	SACYR CONCESIONES COLOMBIA S.A.S.	50	100	40	0	797,55 6562	987,55	2

RESOLUCIÓN No. 20217030007585 " Por la cual se adjudica la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2020 "

Que en desarrollo de la audiencia se concedió el uso de la palabra a los representantes o apoderados de los proponentes por máximo tres (3) minutos, con el fin de que se pronunciaran única y exclusivamente sobre la evaluación de la oferta económica, quienes manifestaron no tener observaciones sobre la evaluación.

Que en virtud de lo anterior, el Comité Evaluador recomendó al ordenador del gasto adjudicar el proceso de licitación al **PROPONENTE # 5 ESTRUCTURA PLURAL PRC – MC**, integrado por **RODOVIAS COLOMBIA S.A.S.** identificado con NIT 901.380.648-1 con una participación correspondiente al 70% y **MC VICTORIAS TEMPRANAS S.A.S.** identificado con NIT 900.608.144-8 y con una participación correspondiente al 30%- Estructura Plural representado legalmente por **ANA MILENA MEDINA CARRERO** identificada con la cédula de ciudadanía No. 60.355.781.

Que en consecuencia, la Vicepresidente de Estructuración de la Agencia Nacional de Infraestructura, acoge la recomendación del Comité Evaluador y adjudicará el presente proceso de selección acorde con lo sugerido.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Adjudicar la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2020, la cual tiene por objeto "Seleccionar la Oferta más favorable para la Adjudicación de un (1) Contrato de Concesión cuyo objeto será el otorgamiento de una concesión que, bajo el esquema de Asociación Público Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, permita llevar a cabo financiación, elaboración de estudios y diseños definitivos, gestión ambiental, gestión predial, gestión social, construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento del proyecto Nueva Matia Vial del Valle del Cauca – Corredor Accesos Cali y Palmira de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la Minuta del Contrato" al **PROPONENTE # 5 ESTRUCTURA PLURAL PRC – MC**, integrado por **RODOVIAS COLOMBIA S.A.S.** identificado con NIT 901.380.648-1 con una participación correspondiente al 70% y **MC VICTORIAS TEMPRANAS S.A.S.** identificado con NIT 900.608.144-8 y con una participación correspondiente al 30%- Estructura Plural representado legalmente por **ANA MILENA MEDINA CARRERO** identificada con la cédula de ciudadanía No. 60.355.781.

La adjudicación se efectúa por el valor del contrato, el cual corresponde a la suma de: **TRES BILLONES QUINIENTOS NOVENTA MILLONES SEISCIENTOS OCHENTA MIL SEISCIENTOS DIECINUEVE PESOS (\$3.000.590.680.619)**. Cifras expresadas en pesos constantes del 31 de diciembre de 2018.

Que el valor presente de los ingresos por Recaudo Proyecto -VPIP, presentado en la oferta, corresponde a la suma de: **\$2.401.086.577.068**.

ARTÍCULO SEGUNDO: La presente resolución se notifica al adjudicatario en desarrollo de la presente audiencia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, y a los demás proponentes que participaron en el proceso de selección se les comunicará mediante publicación de la presente decisión a través del SECOP.

ARTÍCULO TERCERO: De conformidad con lo establecido en el parágrafo 1º del artículo 77 de la Ley 80 de 1993 contra el presente Acto Administrativo no procede recurso alguno en la vía gubernativa.

ARTICULO CUARTO: Publíquese la presente Resolución en el Sistema Electrónico para la Contratación Pública (SECOP) a través del Portal Único de Contratación y en la página web de la Entidad, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.1.7.1. del Decreto 1082 de 2015.

ARTICULO QUINTO: El presente acto administrativo rige a partir de la fecha de su notificación.

COMUNÍQUESE, NOTIFIQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los 18-05-2021

DIANA CECILIA CARDONA RESTREPO
Vicepresidente de Estructuración



Documento firmado digitalmente



Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nít. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 1 de 7

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000213541



Fecha: 19-07-2022

Bogotá, D.C.

Señor

EDUARDO ALONSO CORREA VALENCIA

Carrera 36ª No.25C-55 Barrio Olímpico

Palmira – Valle del Cauca

edualcova@yahoo.es

ASUNTO: Comunicado INVIAS DT-VAL 36838 Traslado Derecho de Petición.
RAD_E: 20224090729942 de 5-07-2022, 20224090742192 de 7-07-2022 y 20224090735292 de 6-07-2022
Proyecto: Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Corredor Accesos Cali y Palmira. Contrato de Concesión Bajo el Esquema de APP No.001 de 2021.

Respetado Señor Correa:

En atención al Derecho de Petición trasladado por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, mediante los radicados del asunto, con relación al proyecto de la Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Corredor Accesos Cali y Palmira, la Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante la ANI o la Agencia), se pronuncia en los siguientes términos:

En primer lugar, debemos indicar que con ocasión de la terminación del Contrato de Concesión No.005 de 1999, suscrito entre el Instituto Nacional de Vías – INVIAS y la Unión Temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca – UTDVCC, el 1 de noviembre de 2018 se realizó la reversión y entrega de la infraestructura y bienes afectos al proyecto al INVIAS para su administración y operación.

Mediante Resolución No.20217030007585 de 18 de mayo de 2021 se adjudicó la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2020, al Proponente Estructura Plural PRC – MC, integrado por RODOVIAS COLOMBIA S.A.S. identificado con NIT 901.380.648-1 con una participación correspondiente al 70% y MC VICTORIAS TEMPRANAS S.A.S. identificado con NIT 900.608.144-8 y con una participación correspondiente al 30%.

El 9 de junio de 2021 se suscribió el Contrato de Concesión bajo el esquema APP No.001 de 2021 entre la ANI y la CONCESIONARIA RUTAS DEL VALLE S.A.S., conformada por las sociedades RODOVIAS COLOMBIA S.A.S., y MC VICTORIAS TEMPRANAS S.A.S., correspondiendo el objeto del Contrato a: *“la financiación, elaboración de estudios y diseños definitivos, gestión ambiental, gestión predial, gestión social, construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento del proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Corredor Accesos Cali y Palmira”*; previa entrega de la infraestructura por parte del INVIAS para ser afectada al Contrato de Concesión, el 1 de septiembre de



La movilidad
es de todos

Mintransporte

CARLOS ALBERTO GARCIA MONTE
2022.07.19 21:25:23

Firmado Digitalmente

CN=CARLOS ALBERTO GARCIA MONT

C=CO

O=AGENCIA NACIONAL DE INFRAEST

E=cgarciam@ani.gov.co

Llave Pública

RS4096

49




Documento firmado digitalmente



Agencia Nacional de Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 2 de 7

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20225000213541

Fecha: 19-07-2022

2021 se firmó entre las partes la correspondiente Acta de Inicio del Contrato, que de acuerdo con el Apéndice Técnico 1, cuenta con el siguiente alcance:

UF	TRAMO	LONG (Km)	INTERVENCIÓN PREVISTA
UF0	Toda la infraestructura existente	310.00	Operación y mantenimiento rutinario
UF1	Salida norte Palmira – Intersección Providencia - Intersección El Cerrito – Buga	41.50	Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Yumbo (paso nivel) – Mediacanoa	41.13	Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Rozo – La Torre	3.65	Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Palmaseca – Intersección Guajira – Intersección Rozo – Intersección Acequia – Intersección El Cerrito	27.26	Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Intersección Acequia – Intersección La Torre – Intersección La Selva – Intersección Cantarrana	12.95	Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Mulato – La Torre	4.82	Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Intersección Cencar – Intersección Cantarrana – Intersección Guajira	8.47	Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Intersección Guajira – Glorieta Aeropuerto – Intersección Galicia	5.21	Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Paso nacional por Palmira	5.60	Rehabilitación y mantenimiento periódico
	Santander de Quilichao – Ye de Villa Rica – Intersección Candelaria – Intersección Acceso Sur Palmira – Intersección Cali-Palmira 5 (Palmira – Cerrito)	59.91	Puesta a punto y mantenimiento periódico
UF2	Variante El Bolo	2.37	Puesta a punto del tramo existente. Construcción del tramo faltante. Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Intersección Cali – Palmira 5 (Palmira – Cerrito) – Intersección Ingenio Providencia	13.98	Puesta a punto y mantenimiento periódico. Incluye la construcción del ramal 4D en la intersección La Herradura
	Cali – Palmira	19.09	Puesta a punto. Iluminación y mantenimiento periódico
	Cali – Candelaria	17.58	Puesta a punto y mantenimiento periódico de las dos calzadas
UF3	Av. Bicentenario	15.75	Construcción de calzada sencilla y mantenimiento periódico por 5 años
UF4	Ye de Villa Rica – Av. Bicentenario	9.66	Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Av. Bicentenario – Jamundí (carrera 10)	5.90	Puesta a punto y mantenimiento periódico
UF5	Cali (Sameco) – Glorieta Cencar	6.94	Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Glorieta Cencar – Glorieta Las Américas	1.79	Puesta a punto de la calzada existente. Construcción de la segunda calzada y mantenimiento periódico de la doble calzada
	Glorieta Las Américas – Yumbo (Paso Nivel)	2.80	Puesta a punto y mantenimiento periódico

Fuente: Apéndice Técnico 1 - Alcance

Adicionalmente, y como factor de calidad el proponente ofertó el mejoramiento de la vía "La Herradura – Matapalo" (14 Km) y la rehabilitación de la vía "Ye de Villa Rica – Caloto" (15.75 Km).



La movilidad es de todos

Mintransporte

50



Documento firmado digitalmente



Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nít. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 3 de 7

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20225000213541



Fecha: 19-07-2022

Hechas las anteriores precisiones damos respuesta a sus interrogantes en lo de competencia de la ANI, esto es, a partir del 1 de septiembre de 2021:

"A través de que peajes se recuperara la inversión hecha en la prolongación de la avenida ciudad de Cali".

En este punto, es importante indicar que el Contrato de Concesión tiene como fuente principal de financiación el recaudo por concepto de peajes en las ocho (8) estaciones existentes: Mediacanoa, Paso La Torre, Cencar, Cerrito, CIAT, Estambul, Villa Rica y Rozo, incluye todas las obligaciones y actividades necesarias para el cumplimiento del objeto contractual, tanto en la etapa Preoperativa como en la etapa de Operación y Mantenimiento, así como también las labores complementarias y la asunción de los riesgos de construcción, geotécnicos, geológicos, ambientales, emergencias, de operación, administrativos, financieros y todos los demás que se desprenden de las obligaciones del Concesionario de manera global.

Cuál fue el flujo de vehículos que transitaron por el peaje de Villa Rica durante los años 2019 – 2020 y 2021"

Como se indicó anteriormente, la información solicitada del período comprendido entre el 1 de noviembre de 2018 y el 31 de agosto de 2021 le corresponde suministrarla al INVIAS; a continuación, se relaciona lo correspondiente a la ANI con corte al 30 de junio de 2022:

PEAJE	MES / AÑO	CATEGORÍA					TRÁFICO TOTAL
		I	II	III	IV	V	
Villa Rica	sep-21	252893	96309	8452	8413	13301	379368
	oct-21	278252	98163	7990	7977	13333	405715
	nov-21	271122	96429	8124	7833	12874	396382
	dic-21	327445	99387	7535	7924	12855	455146
	ene-22	301044	90680	7171	6994	11982	417871
	feb-22	223987	83580	6741	6823	11299	332430
	mar-22	265110	97508	8263	7784	13573	392238
	abr-22	304421	92279	6945	6422	12503	422570
	may-22	264185	91523	7668	6394	11624	381394
	jun-22	271639	93457	7828	7303	11990	392217

Cuál fue el valor del recaudo que durante los años 2019 – 2020 – 2021 produjo la estación de peaje de Villa Rica?



La movilidad
es de todos

Mintransporte

51



Documento firmado digitalmente



Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 4 de 7

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20225000213541

Fecha: 19-07-2022

A continuación, se relaciona el recaudo discriminado de la estación de peaje de Villa Rica a partir del 1 de septiembre de 2021 y hasta el 30 de junio de 2022:

sep-21		oct-21		nov-21	
CATEGORIA	RECAUDO	CATEGORIA	RECAUDO	CATEGORIA	RECAUDO
I	\$ 2.039.589.000	I	\$ 2.256.165.000	I	\$ 2.193.147.000
IE	\$ 110.694.400	IE	\$ 115.704.600	IE	\$ 114.496.700
II	\$ 900.558.000	II	\$ 923.153.700	II	\$ 906.345.900
IIIE	\$ 74.564.000	IIIE	\$ 72.951.200	IIIE	\$ 72.178.400
III	\$ 248.430.000	III	\$ 234.817.800	III	\$ 238.766.800
IV	\$ 322.217.900	IV	\$ 305.480.800	IV	\$ 299.927.300
V	\$ 586.574.100	V	\$ 587.853.000	V	\$ 567.567.000
EG	\$ 495.800	EG	\$ 489.100	EG	\$ 415.400
ER	\$ 2.257.500	ER	\$ 2.988.500	ER	\$ 2.945.500
EA	\$ 109.000	EA	\$ 218.000	EA	\$ 174.400
EJES CAÑERO	\$ 81.364.800	EJES CAÑERO	\$ 65.459.000	EJES CAÑERO	\$ 36.675.800
SUBTOTAL	\$ 4.366.854.500	SUBTOTAL	\$ 4.565.280.700	SUBTOTAL	\$ 4.432.660.200
SOBRANTES	\$ 1.079.600	SOBRANTES	\$ 690.100	SOBRANTES	\$ 610.450
RECAUDO TOTAL	\$ 4.367.934.100	RECAUDO TOTAL	\$ 4.565.970.800	RECAUDO TOTAL	\$ 4.433.270.650
INVIAS (FSV)	\$ 75.254.400	INVIAS (FSV)	\$ 80.463.200	INVIAS (FSV)	\$ 78.581.400
TOTAL CONSIGNADO	\$ 4.292.679.700	TOTAL CONSIGNADO	\$ 4.485.507.600	TOTAL CONSIGNADO	\$ 4.354.689.250

dic-21		ene-22		feb-22	
CATEGORIA	RECAUDO	CATEGORIA	RECAUDO	CATEGORIA	RECAUDO
I	\$ 2.674.305.000	I	\$ 2.533.577.000	I	\$ 1.890.943.000
IE	\$ 128.747.100	IE	\$ 117.085.200	IE	\$ 118.165.000
II	\$ 922.118.200	II	\$ 875.625.500	II	\$ 822.664.000
IIIE	\$ 80.158.400	IIIE	\$ 71.676.400	IIIE	\$ 69.047.700
III	\$ 221.440.800	III	\$ 217.675.400	III	\$ 208.940.000
IV	\$ 303.450.900	IV	\$ 276.956.900	IV	\$ 275.849.200
V	\$ 566.817.300	V	\$ 545.816.200	V	\$ 526.440.200
EG	\$ 569.500	EG	\$ 556.000	EG	\$ 454.400
ER	\$ 4.085.000	ER	\$ 2.212.400	ER	\$ 1.929.500
EA	\$ 207.100	EA	\$ 284.500	EA	\$ 126.500



La movilidad
es de todos

Mintransporte

52



Documento firmado digitalmente



Agencia Nacional de Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nít. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 5 de 7

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20225000213541

Fecha: 19-07-2022

EJES CAÑERO	\$ 65.057.000
SUBTOTAL	\$ 4.966.956.300
SOBRANTES	\$ 596.600
	\$ 4.967.552.900
RECAUDO TOTAL	
INVIAS (FSV)	\$ 90.351.600
TOTAL CONSIGNADO	\$ 4.877.201.300

EJES CAÑERO	\$ 57.836.800
SUBTOTAL	\$ 4.699.302.300
SOBRANTES	\$ 829.900
RECAUDO TOTAL	\$ 4.700.132.200
INVIAS (FSV)	\$ 62.970.400
TOTAL CONSIGNADO	\$ 4.617.161.800

EJES CAÑERO	\$ 57.744.300
SUBTOTAL	\$ 3.962.103.800
SOBRANTES	\$ 365.100
RECAUDO TOTAL	\$ 3.962.468.900
INVIAS (FSV)	\$ 65.945.200
TOTAL CONSIGNADO	\$ 3.896.523.700

mar-22	
CATEGORIA	RECAUDO
I	\$ 2.238.570.500
IE	\$ 135.015.000
II	\$ 962.803.000
IIIE	\$ 79.065.900
III	\$ 256.153.000
IV	\$ 314.473.600
V	\$ 632.408.600
EG	\$ 504.100
ER	\$ 2.610.500
EA	\$ 80.500
EJES CAÑERO	\$ 26.014.400
SUBTOTAL	\$ 4.647.699.100
SOBRANTES	\$ 581.500
RECAUDO TOTAL	\$ 4.648.280.600
INVIAS (FSV)	\$ 77.876.600
TOTAL CONSIGNADO	\$ 4.570.404.000

abr-22	
CATEGORIA	RECAUDO
I	\$ 2.626.417.500
IE	\$ 128.815.000
II	\$ 907.741.000
IIIE	\$ 77.101.200
III	\$ 215.264.000
IV	\$ 259.448.800
V	\$ 582.593.200
EG	\$ 596.400
ER	\$ 2.519.700
EA	\$ 138.000
EJES CAÑERO	\$ 19.361.700
SUBTOTAL	\$ 4.819.996.500
SOBRANTES	\$ 391.300
RECAUDO TOTAL	\$ 4.820.387.800
INVIAS (FSV)	\$ 84.019.600
TOTAL CONSIGNADO	\$ 4.736.368.200

may-22	
CATEGORIA	RECAUDO
I	\$ 2.234.153.000
IE	\$ 134.505.000
II	\$ 893.768.500
IIIE	\$ 79.408.100
III	\$ 237.677.000
IV	\$ 258.317.600
V	\$ 541.631.800
EG	\$ 426.000
ER	\$ 3.700.100
EA	\$ 218.500
EJES CAÑERO	\$ 34.115.500
SUBTOTAL	\$ 4.417.921.100
SOBRANTES	\$ 512.900
RECAUDO TOTAL	\$ 4.418.434.000
INVIAS (FSV)	\$ 75.787.400
TOTAL CONSIGNADO	\$ 4.342.646.600

jun-22	
CATEGORIA	RECAUDO
I	\$ 2.320.907.000

53



Documento firmado digitalmente



Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 6 de 7

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000213541



Fecha: 19-07-2022

IE	\$ 125.365.000
II	\$ 921.610.000
IIIE	\$ 76.682.300
III	\$ 242.668.000
IV	\$ 294.960.400
V	\$ 558.361.200
EG	\$ 447.300
ER	\$ 4.494.600
EA	\$ 103.500
EJES CAÑERO	\$ 48.379.400
SUBTOTAL	\$ 4.593.978.700
SOBRANTES	\$ 592.300
RECAUDO TOTAL	\$ 4.594.571.000
INVIAS (FSV)	\$ 77.925.400
TOTAL CONSIGNADO	\$ 4.516.645.600

Con cuales estaciones de peajes se financiaría este tramo?

Como ya se indicó el proyecto es integral y se financia con el recaudo de las ocho (8) estaciones de peaje existentes: Mediacanoa, Paso La Torre, Cencar, Cerrito, CIAT, Estambul, Villa Rica y Roza, es decir y por la naturaleza del contrato de concesión no existe una asignación específica por estación de peaje y obra a ejecutar.

De esta manera esperamos haber atendido su solicitud de información.

Atentamente,

CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES
Vicepresidente Ejecutivo

Anexos:

cc: 1) INSTITUTO NACIONAL DE VIAS-INVIAS atencionciudadano@invias.gov.co BOGOTÁ D.C.

Proyecto: Alfredo Camacho Salas – Exp. G3-07 VEJ. Líder de Proyecto NMVVC Accesos Cali y Palmira
VoBo: ALFREDO CAMACHO SALAS 1, XIMENA VALLEJO GUZMAN, EGNNA DORAYNE FRANCO MENDEZ, LUIS GERMAN VIZCAINO SABOGAL
Nro Rad Padre: 20224090729942
Nro Borrador: 20225000039362
GADF-F-012



La movilidad
es de todos

Mintransporte

54



Documento firmado digitalmente



Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 7 de 7

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000213541



Fecha: 19-07-2022



La movilidad
es de todos

Mintransporte



Concesionaria

Rutas del Valle

Bogotá DC, 16 de diciembre de 2021
RDV-161221-005

Señor
Eduardo Alfonso Correa Valencia
Carrera 36 A No. 25C-55
Barrio Olímpico
Palmira
edualcova@yahoo.es
Cel. 320 9125777

REF. Contrato de concesión bajo el Esquema de APP 001 de 2021 celebrado entre la Agencia Nacional de infraestructura y la Concesionaria Rutas del Valle S.A.S.

Asunto: Contestación Derecho de Petición radicado RDV213E

Reciba un cordial saludo Señor Correa:

En atención al derecho de petición radicado RDV213E, nos permitimos dar respuesta oportuna, en los siguientes términos:

1). ¿Cuándo se inician las obras que la concesionaria va a desarrollar en la ciudad de Palmira, concretamente en la calle 42 con carrera 28 entre otras, en el sitio más conocido como La Glorieta de Versailles?

De conformidad con lo establecido en el Apéndice Técnico 1, esta obra hace parte de la Unidad Funcional 1 y tiene un plazo de construcción de 48 meses contados una vez suscrita el Acta de Inicio de la Fase de Construcción, la cual inicia de forma posterior a la fase actual de pre-construcción, que tiene un plazo de 12 meses para cumplir con las condiciones precedentes (elaboración de estudios y diseños definitivos, permisos ambientales, cierre financiero, entre otras) y que inició el 1 de septiembre de 2021.

2). ¿En qué consisten dichas obras?

De acuerdo con los estudios adelantados por la ANI en la etapa de estructuración del proyecto, se contempla el "hundimiento" (paso deprimido) de la calle 42 y la adecuación de la glorieta para que cumpla sus funciones de distribuidor de tráfico; a continuación, y de manera indicativa se presenta el esquema presentado por la Agencia Nacional de Infraestructura. Los estudios de la solución definitiva serán desarrollados por la Concesionaria dentro de la fase de preconstrucción señalada en el numeral anterior.



VIGILADO
SuperTransporte

Carrera 7 # 116-50, piso 3
contactenos@rutasdelvalle.co
Bogotá D.C., Colombia

Página 1 de 1



3). *¿Cuántas cuadras (indicando calles y carreras) están involucradas en esta obra?*

En la fase de pre-construcción actual, se están desarrollando los estudios y diseños, los cuales definirán el área de influencia definitiva.

4). *Cuántas cuadras (indicando calles y carreras) estarán afectadas por la obra. ¿Es decir, durante cuánto tiempo de ejecución de la obra, los establecimientos de comercio se verán afectados en su actividad comercial paralizando su actividad?*

Como se mencionó en el punto anterior, actualmente se están adelantando los estudios y diseños, a partir del resultado de esta etapa y con la información que allí se compile, se establecerá el Plan de Obras, el cual, a su vez estará sujeto a la disponibilidad predial y de interferencias de redes, entre otros aspectos que influyen de manera directa en el desarrollo de la obra, teniendo como plazo máximo de ejecución los 48 meses que tiene la Unidad Funcional en la que se encuentra esta obra.

5). *¿Qué reconocimiento económico tendrán las personas naturales y jurídicas por la parálisis de su actividad comercial? ¿Y 6) a) Cuáles son los criterios para realizar el avalúo de los predios que se deban adquirir para la ejecución de la obra?*

La Concesionaria Rutas del Valle SAS será la encargada de adelantar, en nombre de la ANI, la Gestión Predial del Proyecto de la referencia, entendida como el proceso conducente a obtener la titularidad y disponibilidad de los predios requeridos para la ejecución del Proyecto a favor de la Agencia Nacional de infraestructura; en este proceso actuará en calidad de delegataria de la ANI, según lo dispuesto en el artículo 34 de la ley 105 de 1993¹, ratificado en el literal f de la sección 3.2. del Apéndice Técnico 7 del Contrato de Concesión No. 001 de 2021.

Dentro de los trámites que se llevarán a cabo en la Gestión Predial, está solicitar y obtener los Avalúos Comerciales (a través de una lonja independiente) para la adquisición de los predios requeridos para el Proyecto Vial de la referencia, por parte del "Instituto Geográfico

¹ "(...) ARTÍCULO 34. ADQUISICIONES DE PREDIOS. En la adquisición de predios para la construcción de obras de infraestructura de transporte, la entidad estatal concedente podrá delegar esta función, en el concesionario o en un tercero. Los predios adquiridos figurarán a nombre de la entidad pública. (...)".



Agustín Codazzi (IGAC) o de la autoridad catastral correspondiente, o de las personas naturales o jurídicas de carácter privado registradas y autorizadas por las Lonjas de Propiedad Raíz², "de acuerdo con lo establecido en la Ley 9 de 1989, modificada por la Ley 388 de 1997, la Ley 1682 de 2013, Ley 1742 de 2014, ley 1882 de 2018, el Decreto 1420 de 1998, **la Resolución Reglamentaria 620 de 2008 expedida por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC)³, las Resoluciones IGAC 898 de 2014⁴, 1044 de 2014⁵ y 316 de 2015⁶** (negrilla fuera de texto). Estas 3 últimas resoluciones las expidió el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) dentro de sus funciones de adoptar las normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos que deben aplicarse en la elaboración de los avalúos comerciales y su actualización para la adquisición o expropiación de inmuebles requeridos en proyectos de infraestructura de transporte, y que, por demás, son de obligatorio y estricto cumplimiento para los evaluadores, propietarios y responsables de la gestión predial en proyectos de infraestructura de transporte⁷.

Cabe mencionar que, todos los avalúos de este Proyecto Vial, además de ser comerciales, serán discutidos y aprobados por un Comité Técnico, entendido como el avalúo *"que se realiza con la participación de un grupo conformado por mínimo cuatro (4) personas y donde de manera conjunta aprueban los valores contenidos en el encargo valuatorio para áreas terreno, construcciones, cultivos y/o especies, así como las indemnizaciones o compensaciones en el evento de ser procedente su estimación. Por medio de dicho comité, se garantizará la correcta aplicación de conceptos, procedimientos y metodologías para cada uno de los avalúos, en contexto con la normatividad que rige la materia valuatoria. Los valores adoptados siempre deberán contar con los soportes o memorias de calculo que sean del caso, siendo acordes además con la realidad inmobiliaria.* (negrilla fuera de texto).

Este comité deberá ser realizado por la Lonja, Gremio o Empresa Avaluadora, con profesionales idóneos en la materia, en cumplimiento de los requisitos de ley e inscritos en el Registro Abierto de Avaluadores en las categorías correspondientes y que apliquen para el bien avaluado (Decreto 556 de 2014), de dicho comité se obtiene un acta del comité técnico de avalúos de aprobación del avalúo comercial, donde además se certificaran los valores asignados a los elementos que hacen parte del bien inmueble objeto de adquisición⁸.

Todos los avalúos comerciales con Comité Técnico de este Proyecto Vial son aprobados por la interventoría, como requisito previo a la suscripción del acto administrativo que da inicio al Proceso de Enajenación Voluntaria denominado Oferta Formal de Compra.

² Artículo 23, Ley 1682 de 2013 "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias".

³ Para más información, puede acceder al siguiente enlace: <https://www.igac.gov.co/es/contenido/resolucion-numero-620-de-2008>

⁴ Para más información, puede acceder al siguiente enlace: <https://www.igac.gov.co/es/contenido/resolucion-0898-de-2014>

⁵ "Por medio de la cual se fijan normas, métodos, parámetros, criterios, y procedimientos para la elaboración de avalúos comerciales requeridos en los proyectos de infraestructura de transporte a que se refiere la Ley 1682 de 2013".

⁶ Literal a) cláusula 4.7 del Apéndice Técnico 7 del Contrato de Concesión No. 001 de 2021.

⁷ Artículo 23, Ley 1682 de 2013 "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias".

⁸ Literales b) y c) cláusula 4.7 del Apéndice Técnico 7 del Contrato de Concesión No. 001 de 2021.





La Oferta Formal de Compra deberá ser notificada únicamente al titular de los derechos reales que figure registrado en el folio de matrícula del inmueble objeto de negociación, o al respectivo poseedor regular inscrito o a los herederos determinados e indeterminados, entendidos como aquellas personas que tengan la expectativa cierta y probada de entrar a representar al propietario fallecido en todas sus relaciones jurídicas por causa de su deceso de conformidad con las leyes vigentes⁹.

En el evento de requerir más información o ampliación de algún tema relacionado con la gestión predial, sírvase contactar a la directora predial de la Concesionaria mediante correo electrónico lina.albarracin@rutasdelvalle.co y/o al celular 3045559621.

6). *¿Que predios (indicando calles y carreras) deberán ser adquiridos por la concesionara para desarrollar la obra?*

Una vez se cuente con los estudios y diseños se establecerá la cantidad de predios requeridos.

b). *¿Cuál será la forma de pago a los propietarios de los predios que se deban adquirir?*

La forma de pago dentro del Proceso de Enajenación Voluntaria será mediante transferencia electrónica o cheque a nombre del primer beneficiario, según sea el caso; y los porcentajes de pago dependerán del estado jurídico en que se encuentre el predio al momento de suscribirse la correspondiente promesa de compraventa y/o escritura pública de venta a nombre de la ANI. Recordando que, el precio de adquisición contenido en la Oferta Formal de Compra, expedida para cada predio requerido para este Proyecto Vial, será igual al avalúo comercial con Comité Técnico anteriormente descrito. El valor comercial se determinará teniendo en cuenta la reglamentación urbanística municipal o distrital vigente al momento de la oferta de compra en relación con el inmueble a adquirir, su destinación económica, el daño emergente y el lucro cesante. El daño emergente incluirá el valor del inmueble y el lucro cesante se calculará según los rendimientos reales del inmueble al momento de la adquisición y hasta por un término de seis (6) meses¹⁰, este último, en el evento de que aplique.

7). *La ejecución de esta obra implica alguna erogación por parte del municipio de Palmira?*

No, las obras en comento como la totalidad de las intervenciones del proyecto NUEVA MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA – ACCESOS CALI Y PALMIRA, se ejecutan bajo el

⁹ Artículo 25, Ley 1882 de 2018 "Por la cual se adicionan modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones".

¹⁰ Artículo 6, Ley 1742 de 2014 "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte, agua potable y saneamiento básico, y los demás sectores que requieran expropiación en proyectos de inversión que adelante el Estado y se dictan otras disposiciones", modificatorio del artículo 37 de la ley 1682 de 2018.

Las obras en la jurisdicción del municipio de Palmira, incluyendo las del casco urbano, se incluyeron en el proyecto antedicho, sin que por ello deba el municipio realizar erogación alguna.

**ANA
MILENA
MEDINA
CARBONERO**

Elaboró: DCE/LMA
Revisó: AOI/DPB/PFG





Concesionaria

Rutas del Valle

60

Bogotá D.C., 19 de abril de 2022
RDV-190422-010

Señor
Eduardo Alfonso Correa Valencia
Carrera 36A # 25C-55 Barrio Olímpico Palmira.
Email: edualcova@yahoo.es Cel. 320 9125777
Palmira

REF. Contrato de Concesión bajo el Esquema de APP 001 de 2021 celebrado entre la Agencia Nacional de infraestructura y la Concesionaria Rutas del Valle S.A.S.

Asunto: Respuesta derecho de petición consecutivo RDV 1196E del 18 de abril de 2022

Respetado señor Correa,

En atención al documento del asunto, nos permitimos dar respuesta en los términos que a continuación se expresan, no sin antes aclararle que, todas las preguntas del derecho de petición con radicado RDV213E fueron contestadas de manera completa y en debida forma mediante comunicado con consecutivo RDV-161221-005.

"1). Cuantas (sic) cuadras (indicando calles y carreras) están involucradas en esta obra?"

De conformidad con la versión de los diseños geométricos entregados a la interventoría el pasado 30 de marzo para revisión y No Objeción, se contempla intervención en la calle 42 entre las carreras 25 y 32, y sobre la Carrera 28 entre las calles 40 y 47 para la construcción de la Intersección Versailles, tal como se observa en el siguiente esquema de carácter informativo.



Nota: Esquema área afectación con carácter informativo, el cual puede ajustarse.



VIGILADO
SuperTransporte

Carrera 7 # 116-50, piso 3
Página web: www.rutasdelvalle.co
contactenos@rutasdelvalle.co
Bogotá D.C., Colombia

Página 1 de 2



Concesionaria

Rutas del Valle

(61)

"2). Cuantas (sic) cuadradas (indicando calles y carreras) estarán afectadas por la obra. Es decir, durante cuánto tiempo de ejecución de la obra, los establecimientos de comercio se verán afectados en su actividad comercial paralizando su actividad?"

El Plan de Obras se encuentra en elaboración y de acuerdo con el Contrato de Concesión, debe ser entregado para revisión de la Interventoría del Proyecto el 30 de mayo de 2022; el cual, a su vez estará sujeto a la disponibilidad predial y de interferencias de redes, entre otros aspectos que influyen de manera directa en el desarrollo de la obra, teniendo como plazo máximo de ejecución los 48 meses que tiene la Unidad Funcional en la que se encuentra esta obra, plazo contado a partir del 1 de septiembre de 2022, previo cumplimiento de las condiciones precedentes definidas en el contrato.

"3). Que (sic) predios (indicando calles y carreras) deberán ser adquiridos por la concesionaria (sic) para desarrollar la obra?"

Los predios requeridos para la construcción de la Intersección Versalles son aproximadamente 117 y son los que están ubicados entre la Calle 42 entre Carrera 25 a la carrera 31 y Carrera 28 entre calle 40 a la calle 47.

"4).Cuál será la forma de pago a los propietarios de los predios que se deban adquirir?"

Esta pregunta fue contestada mediante comunicación RDV-161221-005, específicamente literal b), pregunta 6), que a la postre dice:

"La forma de pago dentro del Proceso de Enajenación Voluntaria será mediante transferencia electrónica o cheque a nombre del primer beneficiario, según sea el caso; y los porcentajes de pago dependerán del estado jurídico en que se encuentre el predio al momento de suscribirse la correspondiente promesa de compraventa y/o escritura pública de venta a nombre de la ANI. Recordando que, el precio de adquisición contenido en la Oferta Formal de Compra, expedida para cada predio requerido para este Proyecto Vial, será igual al avalúo comercial con Comité Técnico anteriormente descrito. El valor comercial se determinará teniendo en cuenta la reglamentación urbanística municipal o distrital vigente al momento de la oferta de compra en relación con el inmueble a adquirir, su destinación económica, el daño emergente y el lucro cesante. El daño emergente incluirá el valor del inmueble y el lucro cesante se calculará según los rendimientos reales del inmueble al momento de la adquisición y hasta por un término de seis (6) meses10, este último, en el evento de que aplique".

Cordialmente,

PAULO FRANCO

GAMBOA

2022.04.19 11:44:12

-05'00'

PAULO FRANCO GAMBOA

Gerente General

Elaboró
Revisó

LMAL/DC
YLM/DPB



VIGILADO
SuperTransporte

Carrera 7 # 116-50, piso 3
Página web: www.rutasdelvalle.co
contactenos@rutasdelvalle.co
Bogotá D.C., Colombia

Página 2 de 2

62



Documento firmado digitalmente



Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 1 de 7

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000213541



Fecha: 19-07-2022

Bogotá, D.C.

Señor

EDUARDO ALONSO CORREA VALENCIA

Carrera 36ª No.25C-55 Barrio Olímpico

Palmira – Valle del Cauca

edualcova@yahoo.es

ASUNTO: Comunicado INVIAS DT-VAL 36838 Traslado Derecho de Petición.
RAD_E: 20224090729942 de 5-07-2022, 20224090742192 de 7-07-2022 y 20224090735292 de 6-07-2022
Proyecto: Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Corredor Accesos Cali y Palmira. Contrato de Concesión Bajo el Esquema de APP No.001 de 2021.

Respetado Señor Correa:

En atención al Derecho de Petición trasladado por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, mediante los radicados del asunto, con relación al proyecto de la Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Corredor Accesos Cali y Palmira, la Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante la ANI o la Agencia), se pronuncia en los siguientes términos:

En primer lugar, debemos indicar que con ocasión de la terminación del Contrato de Concesión No.005 de 1999, suscrito entre el Instituto Nacional de Vías – INVIAS y la Unión Temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca – UTDVVCC, el 1 de noviembre de 2018 se realizó la reversión y entrega de la infraestructura y bienes afectos al proyecto al INVIAS para su administración y operación.

Mediante Resolución No.20217030007585 de 18 de mayo de 2021 se adjudicó la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2020, al Proponente Estructura Plural PRC – MC, integrado por RODOVIAS COLOMBIA S.A.S. identificado con NIT 901.380.648-1 con una participación correspondiente al 70% y MC VICTORIAS TEMPRANAS S.A.S. identificado con NIT 900.608.144-8 y con una participación correspondiente al 30%.

El 9 de junio de 2021 se suscribió el Contrato de Concesión bajo el esquema APP No.001 de 2021 entre la ANI y la CONCESIONARIA RUTAS DEL VALLE S.A.S., conformada por las sociedades RODOVIAS COLOMBIA S.A.S., y MC VICTORIAS TEMPRANAS S.A.S., correspondiendo el objeto del Contrato a: *“la financiación, elaboración de estudios y diseños definitivos, gestión ambiental, gestión predial, gestión social, construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento del proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Corredor Accesos Cali y Palmira”*; previa entrega de la infraestructura por parte del INVIAS para ser afectada al Contrato de Concesión, el 1 de septiembre de



La movilidad
es de todos

Mintransporte

CARLOS ALBERTO GARCIA MONTE
2022.07.19 21:25:23
Firmado Digitalmente
CN=CARLOS ALBERTO GARCIA MONT
C=CO
O=AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTR
E=cgarciam@ani.gov.co

Llave Pública
RSA2048 bit
Infraestructura

43



Documento firmado digitalmente



Agencia Nacional de Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 2 de 7

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20225000213541

Fecha: 19-07-2022

2021 se firmó entre las partes la correspondiente Acta de Inicio del Contrato, que de acuerdo con el Apéndice Técnico 1, cuenta con el siguiente alcance:

UF	TRAMO	LONG (Km)	INTERVENCIÓN PREVISTA
UF0	Toda la Infraestructura existente	310.00	Operación y mantenimiento rutinario
UF1	Salida norte Palmira -- Intersección Providencia - Intersección El Cerrito -- Buga	41.50	Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Yumbo (paso nivel) -- Mediacanoa	41.13	Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Rozo -- La Torre	3.65	Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Palmaseca -- Intersección Guajira -- Intersección Rozo -- Intersección Acequia -- Intersección El Cerrito	27.26	Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Intersección Acequia -- Intersección La Torre -- Intersección La Selva -- Intersección Cantarrana	12.95	Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Mutaló -- La Torre	4.82	Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Intersección Cencar -- Intersección Cantarrana -- Intersección Guajira	8.47	Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Intersección Guajira -- Glorieta Aeropuerto -- Intersección Galicia	5.21	Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Paso nacional por Palmira	5.60	Rehabilitación y mantenimiento periódico
	Santander de Quilichao -- Ye de Villa Rica -- Intersección Candelaria -- Intersección Acceso Sur Palmira -- Intersección Cali-Palmira 5 (Palmira -- Cerrito)	59.91	Puesta a punto y mantenimiento periódico
UF2	Variante El Bolo	2.37	Puesta a punto del tramo existente. Construcción del tramo faltante. Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Intersección Cali -- Palmira 5 (Palmira -- Cerrito) -- Intersección Ingenio Providencia	13.98	Puesta a punto y mantenimiento periódico. Incluye la construcción del ramal 4D en la intersección La Herradura
	Cali -- Palmira	19.09	Puesta a punto. Iluminación y mantenimiento periódico
	Cali -- Candelaria	17.58	Puesta a punto y mantenimiento periódico de las dos calzadas
UF3	Av. Bicentenario	15.75	Construcción de calzada sencilla y mantenimiento periódico por 5 años
UF4	Ye de Villa Rica -- Av. Bicentenario	9.66	Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Av. Bicentenario -- Jamundí (carrera 10)	5.90	Puesta a punto y mantenimiento periódico
UF5	Cali (Sameco) -- Glorieta Cencar	6.94	Puesta a punto y mantenimiento periódico
	Glorieta Cencar -- Glorieta Las Américas	1.79	Puesta a punto de la calzada existente. Construcción de la segunda calzada y mantenimiento periódico de la doble calzada
	Glorieta Las Américas -- Yumbo (Paso Nivel)	2.80	Puesta a punto y mantenimiento periódico

Fuente: Apéndice Técnico 1 - Alcance

Adicionalmente, y como factor de calidad el proponente ofertó el mejoramiento de la vía "La Herradura -- Matapalo" (14 Km) y la rehabilitación de la vía "Ye de Villa Rica -- Caloto" (15.75 Km).

64



Documento firmado digitalmente



Agencia Nacional de Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 3 de 7

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20225000213541

Fecha: 19-07-2022

Hechas las anteriores precisiones damos respuesta a sus interrogantes en lo de competencia de la ANI, esto es, a partir del 1 de septiembre de 2021:

"A través de que peajes se recuperara la inversión hecha en la prolongación de la avenida ciudad de Cali".

En este punto, es importante indicar que el Contrato de Concesión tiene como fuente principal de financiación el recaudo por concepto de peajes en las ocho (8) estaciones existentes: Mediacanoa, Paso La Torre, Cencar, Cerrito, CIAT, Estambul, Villa Rica y Rozo, incluye todas las obligaciones y actividades necesarias para el cumplimiento del objeto contractual, tanto en la etapa Preoperativa como en la etapa de Operación y Mantenimiento, así como también las labores complementarias y la asunción de los riesgos de construcción, geotécnicos, geológicos, ambientales, emergencias, de operación, administrativos, financieros y todos los demás que se desprenden de las obligaciones del Concesionario de manera global.

Handwritten signature

Cuál fue el flujo de vehículos que transitaron por el peaje de Villa Rica durante los años 2019 – 2020 y 2021"

Como se indicó anteriormente, la información solicitada del período comprendido entre el 1 de noviembre de 2018 y el 31 de agosto de 2021 le corresponde suministrarla al INVIAS; a continuación, se relaciona lo correspondiente a la ANI con corte al 30 de junio de 2022:

PEAJE	MES / AÑO	CATEGORÍA					TRÁFICO TOTAL
		I	II	III	IV	V	
Villa Rica	sep-21	252893	96309	8452	8413	13301	379368
	oct-21	278252	98163	7990	7977	13333	405715
	nov-21	271122	96429	8124	7833	12874	396382
	dic-21	327445	99387	7535	7924	12855	455146
	ene-22	301044	90680	7171	6994	11982	417871
	feb-22	223987	83580	6741	6823	11299	332430
	mar-22	265110	97508	8263	7784	13573	392238
	abr-22	304421	92279	6945	6422	12503	422570
	may-22	264185	91523	7668	6394	11624	381394
	jun-22	271639	93457	7828	7303	11990	392217

Cuál fue el valor del recaudo que durante los años 2019 – 2020 – 2021 produjo la estación de peaje de Villa Rica?



La movilidad es de todos

65



Documento firmado digitalmente



Agencia Nacional de Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 4 de 7

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20225000213541
Fecha: 19-07-2022

A continuación, se relaciona el recaudo discriminado de la estación de peaje de Villa Rica a partir del 1 de septiembre de 2021 y hasta el 30 de junio de 2022:

sep-21		oct-21		nov-21	
CATEGORIA	RECAUDO	CATEGORIA	RECAUDO	CATEGORIA	RECAUDO
I	\$ 2.039.589.000	I	\$ 2.256.165.000	I	\$ 2.193.147.000
IE	\$ 110.694.400	IE	\$ 115.704.600	IE	\$ 114.496.700
II	\$ 900.558.000	II	\$ 923.153.700	II	\$ 906.345.900
IIIE	\$ 74.564.000	IIIE	\$ 72.951.200	IIIE	\$ 72.178.400
III	\$ 248.430.000	III	\$ 234.817.800	III	\$ 238.786.800
IV	\$ 322.217.900	IV	\$ 305.480.800	IV	\$ 299.927.300
V	\$ 586.574.100	V	\$ 587.853.000	V	\$ 567.597.000
EG	\$ 495.800	EG	\$ 489.100	EG	\$ 415.400
ER	\$ 2.257.500	ER	\$ 2.986.500	ER	\$ 2.945.500
EA	\$ 109.000	EA	\$ 218.000	EA	\$ 174.400
EJES CAÑERO	\$ 81.364.800	EJES CAÑERO	\$ 65.459.000	EJES CAÑERO	\$ 36.675.800
SUBTOTAL	\$ 4.386.854.500	SUBTOTAL	\$ 4.565.280.700	SUBTOTAL	\$ 4.432.660.200
SOBRANTES	\$ 1.079.600	SOBRANTES	\$ 690.100	SOBRANTES	\$ 610.450
RECAUDO TOTAL	\$ 4.387.934.100	RECAUDO TOTAL	\$ 4.565.970.800	RECAUDO TOTAL	\$ 4.433.270.650
INVIAS (FSV)	\$ 75.254.400	INVIAS (FSV)	\$ 80.463.200	INVIAS (FSV)	\$ 78.581.400
TOTAL CONSIGNADO	\$ 4.292.679.700	TOTAL CONSIGNADO	\$ 4.485.507.800	TOTAL CONSIGNADO	\$ 4.354.689.250

dic-21		ene-22		feb-22	
CATEGORIA	RECAUDO	CATEGORIA	RECAUDO	CATEGORIA	RECAUDO
I	\$ 2.674.305.000	I	\$ 2.533.577.000	I	\$ 1.880.943.000
IE	\$ 128.747.100	IE	\$ 117.085.200	IE	\$ 118.165.000
II	\$ 922.118.200	II	\$ 875.625.500	II	\$ 822.664.000
IIIE	\$ 80.156.400	IIIE	\$ 71.676.400	IIIE	\$ 69.047.700
III	\$ 221.440.800	III	\$ 217.675.400	III	\$ 208.940.000
IV	\$ 303.450.900	IV	\$ 276.956.900	IV	\$ 275.649.200
V	\$ 566.817.300	V	\$ 545.818.200	V	\$ 526.440.200
EG	\$ 569.500	EG	\$ 556.000	EG	\$ 454.400
ER	\$ 4.085.000	ER	\$ 2.212.400	ER	\$ 1.929.500
EA	\$ 207.100	EA	\$ 284.500	EA	\$ 126.500

66



Documento firmado digitalmente



Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 5 de 7

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20225000213541
Fecha: 19-07-2022

EJES CAÑERO	\$ 65.057.000
SUBTOTAL	\$ 4.966.958.300
SOBRANTES	\$ 598.600
	\$ 4.967.552.900
RECAUDO TOTAL	
INVIAS (FSV)	\$ 90.351.600
TOTAL CONSIGNADO	\$ 4.877.201.300

EJES CAÑERO	\$ 57.836.800
SUBTOTAL	\$ 4.698.302.300
SOBRANTES	\$ 829.900
RECAUDO TOTAL	\$ 4.700.132.200
INVIAS (FSV)	\$ 82.970.400
TOTAL CONSIGNADO	\$ 4.617.161.800

EJES CAÑERO	\$ 57.744.300
SUBTOTAL	\$ 3.962.103.800
SOBRANTES	\$ 365.100
RECAUDO TOTAL	\$ 3.962.468.900
INVIAS (FSV)	\$ 65.945.200
TOTAL CONSIGNADO	\$ 3.896.523.700

mar-22	
CATEGORIA	RECAUDO
I	\$ 2.238.570.500
IE	\$ 135.015.000
II	\$ 952.803.000
IIIE	\$ 79.065.900
III	\$ 256.153.000
IV	\$ 314.473.600
V	\$ 632.408.600
EG	\$ 504.100
ER	\$ 2.610.500
EA	\$ 80.500
EJES CAÑERO	\$ 26.014.400
SUBTOTAL	\$ 4.647.699.100
SOBRANTES	\$ 581.500
RECAUDO TOTAL	\$ 4.648.280.600
INVIAS (FSV)	\$ 77.876.600
TOTAL CONSIGNADO	\$ 4.570.404.000

abr-22	
CATEGORIA	RECAUDO
I	\$ 2.626.417.500
IE	\$ 128.815.000
II	\$ 907.741.000
IIIE	\$ 77.101.200
III	\$ 215.264.000
IV	\$ 259.448.800
V	\$ 582.593.200
EG	\$ 598.400
ER	\$ 2.519.700
EA	\$ 138.000
EJES CAÑERO	\$ 19.381.700
SUBTOTAL	\$ 4.819.996.500
SOBRANTES	\$ 391.300
RECAUDO TOTAL	\$ 4.820.387.800
INVIAS (FSV)	\$ 84.019.600
TOTAL CONSIGNADO	\$ 4.736.368.200

may-22	
CATEGORIA	RECAUDO
I	\$ 2.234.153.000
IE	\$ 134.505.000
II	\$ 893.768.500
IIIE	\$ 79.408.100
III	\$ 237.677.000
IV	\$ 258.317.600
V	\$ 541.631.800
EG	\$ 426.000
ER	\$ 3.700.100
EA	\$ 218.500
EJES CAÑERO	\$ 34.115.500
SUBTOTAL	\$ 4.417.921.100
SOBRANTES	\$ 512.900
RECAUDO TOTAL	\$ 4.418.434.000
INVIAS (FSV)	\$ 75.787.400
TOTAL CONSIGNADO	\$ 4.342.646.600

jun-22	
CATEGORIA	RECAUDO
I	\$ 2.320.907.000



La movilidad
es de todos

Ministrato

67



Documento firmado digitalmente



Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 6 de 7

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000213541



Fecha: 19-07-2022

IE	\$ 125.365.000
II	\$ 921.610.000
III	\$ 76.682.300
IV	\$ 242.668.000
V	\$ 294.960.400
VI	\$ 558.361.200
EG	\$ 447.300
ER	\$ 4.494.600
EA	\$ 103.500
EJES CAÑERO	\$ 48.379.400
SUBTOTAL	\$ 4.593.978.700
SOBRANTES	\$ 592.300
RECAUDO TOTAL	\$ 4.594.571.000
INVIAS (FSV)	\$ 77.925.400
TOTAL CONSIGNADO	\$ 4.516.645.600

Con cuales estaciones de peajes se financiaría este tramo?

Como ya se indicó el proyecto es integral y se financia con el recaudo de las ocho (8) estaciones de peaje existentes: Mediacaño, Paso La Torre, Cencar, Cerrito, CIAT, Estambul, Villa Rica y Roza, es decir y por la naturaleza del contrato de concesión no existe una asignación específica por estación de peaje y obra a ejecutar.

De esta manera esperamos haber atendido su solicitud de información.

Atentamente,

CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES
Vicepresidente Ejecutivo

Anexos:

cc: 1) INSTITUTO NACIONAL DE VIAS-INVIAS atencionciudadano@invias.gov.co BOGOTÁ D.C.

Proyecto: Alfredo Camacho Salas - Exp. G3-07 VEJ. Líder de Proyecto NMV/C Accesos Cali y Palmira
VoBo: ALFREDO CAMACHO SALAS 1, XIMENA VALLEJO GUZMAN, EGNNA DORAYNE FRANCO MENDEZ, LUIS GERMAN VIZCAINO SABOGAL
Nro Rad Padre: 20224090729942
Nro Borrador: 20225000039362
GADF-F-012



La movilidad
es de todos

Ministerio de
Transporte

62




Documento firmado digitalmente



Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 7 de 7

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20225000213541

Fecha: 19-07-2022



La movilidad
es de todos

Viatransporte

69



Documento firmado digitalmente



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 1 de 2

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20225000287421

Fecha: 14-09-2022

Bogotá, D.C.

Señor
EDUARDO ALFONSO CORREA VALENCIA
edualcova@yahoo.es

ASUNTO: Comunicado INVIAS SPI 50714. Traslado Derecho de Petición Información Interdistancia Estaciones de Peaje *Rad_E:20224090990162 de 5 de septiembre de 2022*
Proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Corredor Accesos Cali Palmira
Contrato de Concesión No.001 de 2021

Respetado Señor Correa,

En atención al comunicado del asunto, por medio del cual el Instituto Nacional de Vías – INVIAS da traslado de su Derecho de Petición en el cual solicita se le informe: *"Cuál es la distancia existente entre los siguientes peajes..."*, la Agencia Nacional de Infraestructura se pronuncia en lo de su competencia en los siguientes términos:

Con el fin de establecer la distancia que existe entre las estaciones de peaje solicitadas, tomando como base de origen el peaje CIAT, y teniendo en cuenta que el proyecto lo componen diferentes vías que entre sí conforman una malla vial, con base en lo reportado por la firma Interventora del proyecto, a cargo del Consorcio Autopistas del Caribe CV, se presenta el siguiente desglose:

ORIGEN	DESTINO	DISTANCIA (Km)
CIAT	CERRITO	24,4
CIAT	PASO LA TORRE	26,0
CIAT	ROZO	26,7
CIAT	CENCAR	22,0
CIAT	VILLA RICA	49,8

Adicionalmente, de manera gráfica se muestra a continuación la ubicación de las estaciones de peaje asignadas al proyecto.

EGNNA DORAYNE FRANCO MENDO
2022.09.14 17:16:49
Firmado Digitalmente
CN=EGNNA DORAYNE FRANCO MEN
C=CO
O=AGENCIA NACIONAL DE INFRAES
E=efranco@ani.gov.co
Llave Pública
RSA/2048 bits

40




Documento firmado digitalmente



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 2 de 2

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20225000287421

Fecha: 14-09-2022



De esta manera esperamos haber atendido su solicitud.

Atentamente,

EGNNA DORAYNE FRANCO MÉNDEZ
Gerente de Proyectos - Vicepresidencia Ejecutiva

Anexos:

cc:

Proyectó: Alfredo Camacho Salas – Exp. G3-07 VEJ. Lider de Proyecto NMVVC – Corredor Accesos Cali y Palmira.
VoBo: ALFREDO CAMACHO SALAS 1, EGNNA DORAYNE FRANCO MENDEZ
Nro Rad Padre: 20224090990162
Nro Borrador: 20225000052383
GADF-F-012

ANI-CV-OF-125-V01

Bogotá, D.C. 11 de enero del 2022

Señores
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI
Atte. Ing. Egnna Dorayne Franco Méndez
Gerente Proyecto NMVVCC
efranco@ani.gov.co
Bogotá

REF: Contrato Interventoría No. VE-527 de 2021: Interventoría integral que incluye, pero no se limita a: la Interventoría Técnica, económica, financiera, contable, jurídica, social, predial, ambiental, Administrativa, de seguros, riesgos, operativa, mantenimiento, administrativa de Aforo y recaudo y de gestión de calidad al contratode concesión del proyecto Nueva malla vial del valle del cauca – Corredor Accesos Cali y Palmira"

ASUNTO: Respuesta correo electrónico ANI de fecha 4 de enero de 2022, informe con datos solicitados mediante Derecho de Petición elevado por el señor Eduardo Alfonso Correa Valencia para los últimos 6 meses del proyecto mayo a octubre de 2018. Tarifa diferencial estación de Peaje Ciat y Estambul.

Atento saludo,

En respuesta al correo electrónico del asunto, mediante el cual la Agencia Nacional de Infraestructura remite el Derecho de Petición sin Radicado ANI, en donde el señor Eduardo Alfonso Correa Valencia, solicita:

Durante los últimos seis (6) meses en que la ANI estuvo o está a cargo del tramo correspondiente a los peajes que a continuación se nombran:

Estación CIAT con cobro en sentido Este-Oeste y Estación Estambul con cobro en sentido Oeste-Este.

a) Cual es el número de propietarios de vehículos matriculados en el municipio de Palmira que actualmente gozan de la tarifa especial en los peajes antes mencionados.

b) Cual es el promedio diario de los vehículos que transitan por estos peajes. (Últimos seis (6) meses)

c). Del promedio diario de vehículos que transitan por esos peajes, ¿que porcentaje corresponde a los beneficiarios de la tarifa especial? (últimos seis (6) meses).

Al respecto esta interventoría se permite precisar lo siguiente:

Durante el proceso de tarifa diferencial adelantado por la anterior Concesión de la Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca entre los años 2006 a 2008 y posteriormente realizado por las Interventorías del proyecto entre los años 2008 a 2018, dando cumplimiento a las resoluciones 000215 de enero 26 de 2006 y 0001666 de junio 16 de 2014, hasta la fecha 31 de octubre de 2018 se otorgaron **23.412** beneficios de tarifa diferencial

ANI-CV-OF-125-V01

a quienes cumplieran con la totalidad de los requisitos, para adquirir el beneficio de dicha tarifa, de los cuales **23.036** corresponden a vehículos categoría IE y **376** a la categoría IIE.

Entre el 1 de noviembre de 2018 y 31 de agosto de 2021, el proceso de otorgamiento de Tarifa Diferencial estuvo a cargo del Instituto Nacional De Vías (INVIAS)

A partir del 1 de septiembre de 2021, la Concesionaria Rutas del Valle se encuentra a cargo de la ejecución del Proyecto "Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Accesos Cali y Palmira", en cumplimiento al Contrato de Concesión con la ANI bajo el esquema de Alianza Público Privada No. 001 de 2021 y adelantando el proceso de otorgamiento de Tarifa diferencial para la estación de peaje CIAT y Estambul.

Por lo anteriormente expuesto nos permitimos atender lo solicitado en el derecho de petición así:

a) Cuál es el número de propietarios de vehículos matriculados en el municipio de Palmira que actualmente gozan de la tarifa especial en los peajes antes mencionados.

R/ta

En cumplimiento de las resoluciones, para acceder al beneficio de Tarifa diferencial Categoría IE, el solicitante o propietario del vehículo debe residir en el municipio de Palmira, sin tener en cuenta el municipio de matrícula de los vehículos de su propiedad.

Revisados los documentos de los archivos existentes en esta Interventoría, no se cuenta con datos estadísticos del número de vehículos matriculados en el municipio de Palmira que obtuvieron el beneficio de tarifa diferencial; ya que sólo se llevaba un registro general de placas y de beneficiarios para la categoría IE Especial.

Sin embargo, de acuerdo a información suministrada por el Concesionario Rutas del Valle, a corte 31 de diciembre de 2021 se tiene que para los peajes en mención se cuenta con un total de **20.759** vehículos con tarifa especial, de los cuales 20.372 corresponden a la categoría IE, y 387 a la categoría II E.

b) Cual es el promedio diario de los vehículos que transitan por estos peajes. (Últimos seis (6) meses).

R/ta

Se adjunta tabla a continuación con la información solicitada.

Estación Peaje	Descripción / Mes	may-18	jun-18	jul-18	ago-18	sep-18	oct-18
ESTAMBUL	TPDm (No. Vehículos Diarios Promedio - Incluye Exentos)	15.082	15.347	15.771	15.727	15.415	15.780
	% Vehículos con tarifa Especial (1E y 2E) respecto del TPDm	15,33%	14,52%	14,05%	14,78%	15,54%	15,79%
CIAT	TPDm (No. Vehículos Diarios Promedio - Incluye Exentos)	10.273	10.378	10.501	10.639	10.491	10.670
	% Vehículos con tarifa Especial (1E y 2E) respecto del TPDm	20,07%	19,20%	18,80%	19,38%	20,28%	20,74%
Nota 1: La Concesionaria UTDVVCC tuvo a cargo los peajes en cuestión hasta el 31 de octubre de 2018.							
Nota 2: TPDm (Tránsito Promedio Diario calculado con información del mes)							

ANI-CV-OF-125-V01

c). Del promedio diario de vehículos que transitan por esos peajes, ¿que porcentaje corresponde a los beneficiarios de la tarifa especial? (últimos seis (6) meses).

R/ta

La respuesta a esta pregunta se encuentra incluida en la tabla anterior.

Cordialmente,


MARIA DEL PILAR DELGADO
Directora de Interventoría.

Maria del
Pilar
Delgado
Bonilla

Yo, Maria del Pilar Delgado Bonilla, identificada con la C.C. 1.010.150.838.3, en calidad de Directora de Interventoría, autorizo a quien suscribe la presente para que actúe en mi nombre y representación en todas las diligencias que sean necesarias para el cumplimiento de las obligaciones de la Interventoría, en el marco de la Ley 1712 de 2014, y en concordancia con el artículo 15 de la Ley 1712 de 2014, y en concordancia con el artículo 15 de la Ley 1712 de 2014, y en concordancia con el artículo 15 de la Ley 1712 de 2014.

cc. Ing. Alfredo Camacho Salas Experto G3-07 VEJ. Líder de Proyecto ANI - acamacho@ani.gov.co
Archivo

Proyectó: AMPM- FJYO
Revisó: LOVN

Bogotá D.C, 21 de abril de 2022
RDV-210422-004

Señor
Eduardo Alfonso Correa Valencia
Carrera 36A # 25C-55 Barrio Olímpico Palmira.
edualcova@yahoo.es
Cel. 320 9125777
Palmira – Valle del Cauca

REF. Contrato de Concesión bajo el Esquema de APP 001 de 2021 celebrado entre la Agencia Nacional de infraestructura y la Concesionaria Rutas del Valle S.A.S.

Asunto: Respuesta derecho de petición consecutivo RDV 1228E de 20 de abril de 2022

Respetado Señor Correa,

En atención a su derecho de petición interpuesto mediante el radicado del asunto, y actuando dentro de los plazos previstos en la Ley 1755 de 2015, la Concesionaria Rutas del Valle S.A.S da respuesta en los siguientes términos:

I. Antecedentes

1. El 9 de junio de 2021, Concesionaria Rutas del Valle y la ANI suscribieron el Contrato de Concesión bajo el Esquema APP No. 001 de 2021 cuyo objeto consiste en la financiación, elaboración de estudios y diseños definitivos, gestión ambiental, gestión predial, gestión social, construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento del proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Corredor Accesos Cali y Palmira (el "Proyecto").
2. El Acta de Inicio del Contrato de Concesión No. 001 de 2021 fue suscrita el pasado 1° de septiembre de 2021, fecha en la cual se asumieron las obligaciones derivadas del Contrato de Concesión.

II. Solicitud del derecho de petición del 20 de abril de 2022:

De acuerdo con el contenido de la comunicación, la Concesionaria RDV informa:

1. "(...) De acuerdo al contrato adjudicado a ustedes, cuales son, ¿en qué consisten y en que parte están ubicadas las obras de acceso a la ciudad de Cali objeto del contrato? (...)”

Respuesta: de acuerdo con lo definido en el Apéndice Técnico 1 del Contrato de la referencia, las obras asociadas a los accesos a la ciudad de Cali, se localizan en las denominadas Unidades Funcionales 2, 3 y 5, de las cuales se presentan a continuación el detalle de alcance y ubicación específico a su solicitud:



Concesionaria

Rutas del Valle

75

Unidad Funcional 2 - Tramo Cali – Palmira (Ruta 2505 entre PR0+000 al PR 17+574)

Alcance: Puesta a punto, consistente en la rehabilitación, implementación de sistemas inteligentes de Transporte (ITS) y actualización de la señalización de las vías existentes y su mantenimiento periódico

Obras nuevas específicas en el tramo:

- Construcción retorno a desnivel Estambul (dirección Cali-Cali) previo al Peaje exclusivo para vehículos livianos
- Construcción retorno en la zona de la vereda de Guanabanal (para ambos sentidos de circulación) exclusivo para motocicletas.
- Construcción carriles adosados para facilitar el acceso al Estadio Monumental de Palmaseca, para reducir los problemas de congestión que se producen actualmente en la zona, motivados por el acceso/salida en los días de eventos, mediante la implementación de dos carriles de incorporación adosados al tramo Cali-Palmira que canalicen los flujos de entrada y salida al estadio.
- Instalación de la Iluminación continua de toda la longitud del tramo, incluye la iluminación de las intersecciones que hacen parte del tramo.
- Rehabilitación y Mantenimiento Periódico de la Ciclorruta existente
- Construcción de un paso peatonal, concertado con la Alcaldía de Palmira en el sector aferente al acceso del estadio Palmaseca, del Sector industrial (Itacol de Occidente y Estrumetal) y del restaurante Salerno.

Unidad Funcional 2 - Tramo Cali – Candelaria (Ruta 3202A entre PR 0+000 al PR17+546)

Alcance: Una vez cumplidas las condiciones precedentes en los plazos previstos en el Contrato de Concesión, consistente en la terminación de la construcción de la segunda calzada por parte de la Gobernación del Valle dentro de los 12 meses siguientes contados a partir de la firma del Acta de inicio de la Fase de Construcción, y se incorpore este tramo al proyecto, se ejecutará la Puesta a punto de las dos calzadas, implementación de sistemas inteligentes de Transporte (ITS) y actualización de la señalización de las vías existentes que entreguen así como su mantenimiento

Obras nuevas específicas en el tramo:

- Construcción de cuatro pasos peatonales, que se definirá su ubicación con las Alcaldías una vez se incorpore el tramo al proyecto.

Unidad Funcional 3 – Avenida Bicentenario

Alcance:



Concesionaria

Rutas del Valle

- Construcción de calzada sencilla y mantenimiento periódico por 5 años. Se realizará el diseño y la adquisición predial para la segunda calzada, cuya construcción no se encuentra prevista en el contrato.

Obras específicas en el tramo:

- Construcción de 15,75 km de calzada bidireccional, que inicia en la Avenida Ciudad de Cali con carrera 109 y se extiende hasta el municipio de Jamundí, sector de Bonanza.
- Intersección a desnivel Av. Bicentenario - Vía Cali-Puerto Tejada
- Intersección a nivel Av. Bicentenario - Vía Ye de Villa Rica-Jamundí
- Construcción de tres pasos peatonales proyectados así: dos en el municipio de Cali (sector de Bochalema y Ciudad Pacífico) y uno en el municipio de Jamundí (en inmediaciones del territorio del Consejo Comunitario Bocas de Palo); ubicaciones concertadas con las administraciones municipales.
- Elaboración de estudios y diseños a nivel de factibilidad de la segunda calzada

Unidad Funcional 5 – Tramo Sameco – Cencar (Ruta 2301 entre PR 0+000 al PR6+940)

Alcance:

- Puesta a Punto y Mantenimiento Periódico
- Construcción de intercambiador Sameco, consistente en el “hundimiento” de la calle 70 en una longitud aproximada de 430 m, incluyendo accesos), adecuación de la glorieta que incluye dos puentes vehiculares sobre el hundimiento – reversión a la ANI al finalizar la construcción de la Unidad Funcional

Obras específicas en el tramo:

- Construcción intersección a desnivel de Sameco



Render intersección Sameco proyectada

Fuente: Cuarto de datos ANI- imágenes de referencia sujeta a cambio en función de diseños que se aprueben

- Construcción de dos pasos peatonales



VIGILADO
SuperTransporte

Carrera 7 # 116-50, piso 3
Página web: www.rutasdelvalle.co
contactenos@rutasdelvalle.co
Bogotá D.C., Colombia

Página 3 de 4



Concesionaria

Rutas del Valle

77

En espera de haber atendido sus inquietudes.

Cordialmente,

PAULO FRANCO

GAMBOA

2022.04.21

16:46:23 -05'00'

PAULO FRANCO GAMBOA

Gerente General

Anexos: NA

Elaboró DCE

Revisó AOI/DPB



VIGILADO
SuperTransporte

Carrera 7 # 116-50, piso 3
Página web: www.rutasdelvalle.co
contactenos@rutasdelvalle.co
Bogotá D.C., Colombia

Página 4 de 4



Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 1 de 5

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000201981



Fecha: 02-07-2021

Bogotá, D.C.

Señor,
EDUARDO ALFONSO CORREA VALENCIA
edualcova@hahoo.es
Ciudad

ASUNTO: Respuesta comunicado INVIAS SEI-GPV 24843 *Rad_E: 20214090657592 de 15 de junio de 2021* Traslado Solicitud Información Tarifas Estaciones de Peaje años 2017 - 2018.
Contrato de Concesión No.005 de 1999 (Liquidado)

Respetado Señor Correa

En atención al comunicado del asunto, por medio del cual el Instituto Nacional de Vías – INVIAS da traslado de su solicitud de información en la que indica: *"Por favor incluir en la respuesta las tarifas aplicadas en el año 2017 a partir del momento en que termino la concesión con la Unión Temporal Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca y el criterio o acto administrativo que decidió cobrar esas tarifas"*, la Agencia Nacional de Infraestructura se pronuncia en los siguientes términos:

En primer lugar, se le informa que el proyecto vial concesionado de la Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca, estuvo a cargo de la Unión Temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca - UTDVVCC, en desarrollo del Contrato de Concesión No.005¹ de 1999, siendo la infraestructura afecta al proyecto revertida al INVIAS a partir del 1 de noviembre de 2018; así las cosas, las tarifas de las estaciones de peaje de los años 2017 y 2018 fueron establecidas de acuerdo con el procedimiento para la indexación de tarifas establecido en la Cláusula 19 del Contrato de Concesión, que a continuación se transcribe:

"(...) CLÁUSULA 19. INDEXACIÓN DE TARIFAS DEL ESQUEMA TARIFARIO 2

19.1 El valor de las tarifas del Esquema Tarifario 2, será ajustado durante el tiempo en que, de acuerdo con lo previsto en la cláusula 17, sea aplicable este esquema tarifario. Este ajuste se hará de conformidad con lo que se expresa a continuación:

19.1.1 Desde el momento en que empiece a aplicarse el Esquema Tarifario 2 para la primera estación de peaje en la cual se permite dicha aplicación de acuerdo con lo previsto en la cláusula 17, hasta la Fecha Efectiva de Terminación del Contrato, el valor de las tarifas del esquema Tarifario 2 se ajustará de acuerdo con el incremento en el I.P.C. La anterior indexación se hará aplicando la siguiente fórmula

$$T_n = T_{n-1} (IPC_n / IPC_{n-1})$$

Donde:

¹ Suscrito entre el Instituto Nacional de Vías – INVIAS y la Unión Temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca – UTDVVCC el 29 de enero de 1999, con el objeto de otorgar al Concesionario una concesión para que realice por su cuenta y riesgo los estudios y diseños definitivos, las obras de construcción y rehabilitación y mejoramiento, la operación y el mantenimiento, la prestación de servicios y el uso de los bienes de propiedad del INVIAS dados en concesión, para la cabal ejecución del proyecto vial denominado Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca.



Documento firmado digitalmente
Sistema de gestión documental Orfeo.
Para verificar la validez de este documento entre a la página ani.gov.co y
seleccione servicios al ciudadano o comuníquese al 4848860 ext. 1367



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000201981



Fecha: 02-07-2021

T_n : Valor de la tarifa actualizada en pesos corrientes
 T_{n-1} : Valor de la tarifa en pesos corrientes, resultante de la última actualización o la de enero de 1998, según el caso
 IPC_n : Índice de Precios Al Consumidor del mes calendario anterior a la fecha de actualización
 IPC_{n-1} : Índice de Precios al Consumidor del mes calendario anterior a la fecha de la anterior actualización o de diciembre de 1997, según el caso.

La indexación se hará conforme al siguiente procedimiento, establecido en las Resoluciones 495 del 16 de febrero de 1998 del Ministerio del Transporte y 39 del 18 de febrero de 1998 de la Gobernación del Valle del Cauca:

19.1.1.1 Para dar inicio a la aplicación del esquema Tarifario 2, en la fecha en que dicha aplicación deba ocurrir para la primera estación de peaje, según lo previsto en la cláusula 17, por parte del Concesionario, las tarifas serán indexadas como se establece en el numeral 19.1.1 anterior, teniendo en cuenta el porcentaje de variación entre el I.P.C. correspondiente a diciembre de 1997 y el I.P.C. correspondiente al mes calendario anterior a la fecha en que comience la aplicación del Esquema Tarifario 2 para la primera estación de peaje.

19.1.1.2 Una vez realizado el anterior ajuste, las tarifas a aplicar en todas las estaciones de peaje en las cuales, de conformidad con la cláusula 17, deba aplicarse el esquema Tarifario 2, se indexarán por el Concesionario anualmente, de acuerdo con el porcentaje de variación entre el I.P.C. del mes calendario anterior a la fecha en que comience la aplicación del Esquema Tarifario 2 para la primera estación de peaje por parte del Concesionario o la fecha del último reajuste, según el caso, y el I.P.C. del mes calendario anterior a la fecha en que se cumpla la anualidad.

19.1.1.3 Cuando en un período inferior a un año contado desde la fecha en que comience la aplicación del Esquema Tarifario 2 para la primera estación de peaje por parte del Concesionario o desde el último reajuste, según el caso, el porcentaje de variación del I.P.C. sea superior al veinte por ciento (20%), el Concesionario podrá hacer el reajuste de tarifas correspondientes en el porcentaje de variación registrado y desde ese momento se contará la anualidad para el nuevo reajuste.

Todas las cifras anteriormente mencionadas serán reajustadas a la centena inmediatamente inferior, si el remanente es inferior o igual a COL\$50. Si el remanente es superior a COL\$50 el reajuste se hará a la centena inmediatamente superior.

19.2. La aplicación del procedimiento de indexación descrito implica que la Tarifa Vigente siempre será la misma para todas las estaciones de peaje en las cuales debe aplicarse el Esquema Tarifario 2.

19.3 Si en algún caso el INVIAS requiere al Concesionario en virtud de que las Tarifas Vigentes aplicadas por el mismo resultan superiores a las resultantes de la aplicación del procedimiento establecido en el numeral 19.1 de esta cláusula, éste tendrá que: (i) reembolsar al INVIAS en un período no mayor de dos (2) meses después del requerimiento, todas las sumas recibidas como diferencia entre la tarifa de Peaje correcta y la que fue cobrada por el Concesionario, (ii) reducir inmediatamente las tarifas al valor correspondiente a la aplicación del procedimiento establecido en los numerales 19.1 y 19.2 de esta cláusula, (iii) pagar la multa a la que se refiere el ordinal i del numeral 47.1 de la cláusula 47 de este Contrato.



Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 3 de 5

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000201981



Fecha: 02-07-2021

19.4 En todo caso, el Concesionario voluntariamente tendrá la posibilidad de aumentar las tarifas de Peaje en porcentajes inferiores a los indicados en esta Cláusula, en los momentos indicados en el numeral 19.1, si así lo decide. En tal caso, se tomará como base para la nueva indexación, el valor de la Tarifa Vigente aplicada por el Concesionario. Lo anterior no generará compensación alguna a cargo del INVIAS (...)"

Así las cosas, el Concesionario mediante comunicado UTDVCC-ANI-009-2017 con radicado ANI No. 2017-409-001939-2 de 10 de enero de 2017, presentó la actualización de las tarifas para el año 2017, indexadas con el IPC acumulado de enero a diciembre de 2016, correspondiente a 5.747%, de la siguiente manera:

Tarifas Tramos 1 al 3, 5 y 6. Estaciones de peaje Tunía, Villa Rica, Cerrito, Paso La Torre, Mediacanoa, Rozo y CENCAR.

Categoría	Descripción	Tarifa 2017	operación
Categoría 1	Automóviles, Camperos y Camionetas		8.000
Categoría 2	Buses, Busetas y Camiones de 2 ejes		9.600
Categoría 3	Camiones de 3 y 4 ejes		25.900
Categoría 4	Camiones de 5 ejes		33.800
Categoría 5	Camiones de 6 ejes		38.900
Ejes Grúas			6.000
Eje Adicional Remolque			19.000
Eje Adicional			9.600
Eje Cañero			6.000
Tarifa 1 Especial Tunía, Villa Rica, Rozo y Cencar			4.100
Tarifa 2 Especial Tunía y Villa Rica			4.900

Tarifas Tramo 4. Estaciones de peaje CIAT y Estambul.

Categoría	Descripción	Tarifa 2017	operación
Categoría 1	Automóviles, Camperos y Camionetas		8.100
Categoría 2	Buses, Busetas y Camiones de 2 ejes		9.700
Categoría 3	Camiones de 3 y 4 ejes		26.100
Categoría 4	Camiones de 5 ejes		33.900
Categoría 5	Camiones de 6 ejes		39.000



La movilidad
es de todos

Mintransporte



Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 4 de 5

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20215000201981

Fecha: 02-07-2021

Tarifa 1 Especial CIAT y Estambul	4.200
Tarifa 2 Especial CIAT y Estambul	7.200

Nota: Los ejes grúa, adicional remolque, adicional y cañero, tienen el mismo valor que para los demás peajes

En lo que respecta a las tarifas de las estaciones de peaje del proyecto para el año 2018, con el uso de la misma metodología contractual, el Concesionario mediante comunicado UTDVVCC-ANI-001-2018, con radicado ANI NO. 2018-409-002364-2 de 11 de enero de 2018, informó las tarifas indexadas con el IPC acumulado de enero a diciembre de 2017 que corresponde al 4.085%, así:

Tarifas Tramos 1 al 3, 5 y 6. Estaciones de peaje Tunía, Villa Rica, Cerrito, Paso La Torre, Mediacanoa, Rozo y CENCAR.

Categoría	Descripción	Tarifa 2018	operación
Categoría 1	Automóviles, Camperos y Camionetas		8.300
Categoría 2	Buses, Busetas y Camiones de 2 ejes		10.000
Categoría 3	Camiones de 3 y 4 ejes		26.900
Categoría 4	Camiones de 5 ejes		35.200
Categoría 5	Camiones de 6 ejes		40.500
Ejes Grúas			6.200
Eje Adicional Remolque			19.800
Eje Adicional			10.000
Eje Cañero			6.200
Tarifa 1 Especial Tunía, Villa Rica, Rozo y Cencar			4.300
Tarifa 2 Especial Tunía y Villa Rica			5.100

Tarifas Tramo 4. Estaciones de peaje CIAT y Estambul.

Categoría	Descripción	Tarifa 2017	operación
Categoría 1	Automóviles, Camperos y Camionetas		8.400
Categoría 2	Buses, Busetas y Camiones de 2 ejes		10.100
Categoría 3	Camiones de 3 y 4 ejes		27.200
Categoría 4	Camiones de 5 ejes		33.900
Categoría 5	Camiones de 6 ejes		39.000
Tarifa 1 Especial CIAT y Estambul			4.200
Tarifa 2 Especial CIAT y Estambul			7.200

Nota: Los ejes grúa, adicional remolque, adicional y cañero, tienen el mismo valor que para los demás peajes



La movilidad
es de todos

Mintransporte

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS
CIRCULAR EXTERNA No. 001
FECHA: Bogotá, 15 de enero de 2020.

PARA: Operadores de Estaciones de Peaje a cargo del INVIAS, usuarios de estas vías y Autoridades de Tránsito y Transporte.

DE: Director General INVIAS.

ASUNTO: Actualización de las tarifas de peaje a cobrar en las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, para la vigencia 2020.

Atendiendo lo dispuesto en el artículo 20 de la Resolución 0000228 de 2013, adicionado por la Resolución 001859 de 2014 emitida por el Ministerio de Transporte "Por la cual se fijan las tarifas de peaje para las estaciones a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS y se dictan otras disposiciones", las tarifas de peaje deberán ser incrementadas a partir del 16 de enero de cada año, teniendo en cuenta el IPC decretado por el DANE para el año inmediatamente anterior. Igual vigencia e incremento se aplicará para los recursos que se destinan y ejecutan a través del Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales.

A la fecha las estaciones de peaje, a cargo del Invias son las que se relacionan en el siguiente cuadro:

NUMERO	DEPARTAMENTO	ESTACIÓN	UBICACIÓN
			SECTOR
1	Antioquia (4)	Los Llanos	Don Matias - Pto. Valdivia
2		Taraza	Pto. Valdivia - Caucasia
3		Pto. Triunfo	Santuario - Caño Alegre
4		Cocomá (El Santuario)	Santuario - Caño Alegre
5	Boyaca (4)	Arcabuco	Barbosa - Tunja
6		El Crucero	Sogamoso - Toquillo
7		Sáchica	Chiquinquirá - Tunja
8		Saboya	Ubaté - Barbosa
9	Cauca (3)	Tunja	Popayán - Jamundí
10		Villa Rica	Popayán - Jamundí
11		El Bordo	Mojarras - Popayán
12	Caldas (1)	San Clemente	Cauya - Supia
13	Casanare (2)	Araguaney *	Yopal - Paz De Ariporo
14		La Nevera *	Yopal - Paz De Ariporo
15	Cesar (7)	Platanal	Aguaclara - Rio De Oro
16		Morrison	La Mata - San Alberto

NUMERO	DEPARTAMENTO	ESTACIÓN	UBICACIÓN
			SECTOR
17		Paílitas	La Mata - San Roque
18		Gamarra	Gamarra - Aguachica
19		San Diego	San Roque - La Paz
20		Rincon Hondo	San Roque - La Paz
21		Rio Seco *	
22	Cordoba (1)	Carimagua	Planeta Rica - Corozal
23	Cundinamarca (2)	Bicentenario	Villeta - Pto. Salgar
24		Casablanca	Zipaquirá - Ubaté
25	Guajira (1)	San Juan	La Paz - San Juan
26	Magdalena (2)	Guamal *	Guamal - El Banco
27		Santa Ana *	Santa Ana - La Gloria
28	Nariño (2)	Cano	Pasto - Mojarra
29		Daza	Pasto - Chachagui
30	Santander (7)	Rio Blanco	Rio Negro - San Alberto
31		Oiba	Barbosa - San Gil
32		Cuní	San Gil - Aratoca
33		Los Curos	Aratoca - Bucaramanga
34		Zambito	Pto. Boyaca - Pto. Araujo
35		Aguas Negras	Pto. Araujo - La Lizama
36		La Gomez	La Lizama - San Alberto
37	Tolima (1)	Cajamarca	Armenia - Ibagué
38	Valle Del Cauca (10)	Cencar	Cali - Yumbo
39		El Cerrito	Palmira - Buga
40		Ciat	Palmira - Cali
41		Estambul	Cali - Palmira
42		Media Canoa	Yumbo - Media Canoa
43		Paso De La Torre	Paso De La Torre - Siberia
44		Rozo	Palmaseca - El Cerrito
45		Toro	Roldanillo - La Virginia
46		Loboguerrero	Buenaventura - Buga
47		Rio Frio	Mediacanoa - Roldanillo
48	Risaralda (1)	Cerritos li	Pereira - La Victoria

(*) Estaciones de peaje sin operación

Según lo estipulado en el artículo 3º de la Resolución 0000228 de 2013, el cobro de las tarifas de peaje se hará teniendo en cuenta las siguientes categorías vehiculares:

CATEGORIA	DESCRIPCION VEHICULAR
I	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla
II	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes.
III	Vehículos de pasajeros y de carga de tres y cuatro ejes.
IV	Vehículos de carga de cinco ejes.
V	Vehículos de carga de seis ejes.

Para las estaciones de Carimagua, San Diego, Rincón Hondo, Cocorná y Puerto Triunfo, el cobro de las tarifas de peaje se hará teniendo en cuenta las siguientes categorías vehiculares:

CATEGORIA	DESCRIPCION VEHICULAR
I	Automóviles, camperos, camionetas
II	Buses
III	Camiones de dos ejes pequeños.
IV	Camiones de dos ejes grandes.
V	Camiones de tres ejes y cuatro ejes.
VI	Camiones de cinco ejes.
VII	Camiones de seis ejes

Según el Boletín Técnico del 4 de enero de 2020, el IPC decretado por el DANE para el año 2019 fue del tres punto ocho por ciento (3.8 %).

Con fundamento en todo lo anterior, se informa que:

1. Las tarifas a cobrar para las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías – INVIAS durante el período comprendido entre el 16 de enero de 2020 y el 15 de enero de 2021, son las siguientes:

Estación de Peaje	CATEGORÍAS VEHICULARES						
	I	II	III	IV	V	VI	VII
Arcabuco	\$ 8.600	\$ 9.300	\$ 19.900	\$ 25.300	\$ 28.400	\$ -	\$ -
Bicentenario	\$ 9.300	\$ 12.000	\$ 28.200	\$ 34.200	\$ 39.800	\$ -	\$ -
Cajamarca	\$ 8.800	\$ 9.700	\$ 20.200	\$ 25.700	\$ 29.000	\$ -	\$ -
Cano	\$ 10.400	\$ 11.100	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

Estación de Peaje	CATEGORÍAS VEHICULARES						
	I	II	III	IV	V	VI	VII
Carimagua	\$ 12.500	\$ 18.100	\$ 18.100	\$ 18.100	\$ 32.800	\$ 52.100	\$ 60.100
Daza	\$ -	\$ -	\$ 23.000	\$ 30.200	\$ 34.900	\$ -	\$ -
El Crucero	\$ 8.600	\$ 9.300	\$ 19.900	\$ 25.300	\$ 28.400	\$ -	\$ -
El Bordo	\$ 8.800	\$ 9.700	\$ 20.200	\$ 25.700	\$ 29.000	\$ -	\$ -
Los Llanos	\$ 8.800	\$ 9.700	\$ 20.200	\$ 25.700	\$ 29.000	\$ -	\$ -
Rio Blanco	\$ 8.800	\$ 9.700	\$ 20.200	\$ 25.700	\$ 29.000	\$ -	\$ -
Rio Frio	\$ 8.600	\$ 9.300	\$ 19.900	\$ 25.300	\$ 28.400	\$ -	\$ -
Sáchica	\$ 8.600	\$ 9.300	\$ 19.900	\$ 25.300	\$ 28.400	\$ -	\$ -
San Clemente	\$ 8.600	\$ 9.300	\$ 19.900	\$ 25.300	\$ 28.400	\$ -	\$ -
Toro	\$ 8.600	\$ 9.300	\$ 19.900	\$ 25.300	\$ 28.400	\$ -	\$ -
Taraza	\$ 8.800	\$ 9.700	\$ 20.200	\$ 25.700	\$ 29.000	\$ -	\$ -
Casablanca	\$ 8.500	\$ 9.200	\$ 23.800	\$ 29.600	\$ 34.600	\$ -	\$ -
Saboya	\$ 8.500	\$ 9.200	\$ 23.800	\$ 29.600	\$ 34.600	\$ -	\$ -
Oiba	\$ 8.500	\$ 9.200	\$ 23.800	\$ 29.600	\$ 34.600	\$ -	\$ -
Curiti	\$ 8.500	\$ 9.200	\$ 23.800	\$ 29.600	\$ 34.600	\$ -	\$ -
Los Curos	\$ 8.500	\$ 9.200	\$ 23.800	\$ 29.600	\$ 34.600	\$ -	\$ -
Aguas Negras	\$ 10.900	\$ 13.800	\$ 32.400	\$ 38.800	\$ 45.600	\$ -	\$ -
Gamarra	\$ 8.200	\$ 9.200	\$ 19.500	\$ 24.700	\$ 28.300	\$ -	\$ -
La Gomez	\$ 10.900	\$ 13.800	\$ 32.400	\$ 38.800	\$ 45.600	\$ -	\$ -
Morrison	\$ 9.800	\$ 10.700	\$ 22.200	\$ 28.400	\$ 32.400	\$ -	\$ -
Pailitas	\$ 9.800	\$ 10.700	\$ 22.200	\$ 28.400	\$ 32.400	\$ -	\$ -
Platanal	\$ 8.200	\$ 9.200	\$ 19.500	\$ 24.700	\$ 28.300	\$ -	\$ -
Zambito	\$ 10.900	\$ 13.800	\$ 32.400	\$ 38.800	\$ 45.600	\$ -	\$ -
San Diego	\$ 4.800	\$ 5.200	\$ 5.700	\$ 6.100	\$ 12.800	\$ 37.000	\$ 42.000
Rincón Hondo	\$ 9.700	\$ 10.300	\$ 11.200	\$ 11.900	\$ 12.900	\$ 37.000	\$ 42.400
San Juan	\$ 8.800	\$ 9.700	\$ 20.200	\$ 25.700	\$ 29.000	\$ -	\$ -
Cocomá	\$ 12.600	\$ 19.800	\$ 17.300	\$ 21.600	\$ 43.200	\$ 61.600	\$ 61.600
Puerto Triunfo	\$ 12.600	\$ 19.800	\$ 17.300	\$ 21.600	\$ 43.200	\$ 61.600	\$ 61.600
Cencar	\$ 8.900	\$ 10.700	\$ 28.900	\$ 37.700	\$ 43.400	\$ -	\$ -
Cerrito	\$ 8.900	\$ 10.700	\$ 28.900	\$ 37.700	\$ 43.400	\$ -	\$ -
Ciat	\$ 9.000	\$ 10.800	\$ 29.200	\$ 37.800	\$ 43.500	\$ -	\$ -
Estambul	\$ 9.000	\$ 10.800	\$ 29.200	\$ 37.800	\$ 43.500	\$ -	\$ -
Mediacanoa	\$ 8.900	\$ 10.700	\$ 28.900	\$ 37.700	\$ 43.400	\$ -	\$ -

Estación de Peaje	CATEGORÍAS VEHICULARES						
	I	II	III	IV	V	VI	VII
Paso De La Torre	\$ 8.900	\$ 10.700	\$ 28.900	\$ 37.700	\$ 43.400	\$ -	\$ -
Rozo	\$ 8.900	\$ 10.700	\$ 28.900	\$ 37.700	\$ 43.400	\$ -	\$ -
Villarrica	\$ 8.900	\$ 10.700	\$ 28.900	\$ 37.700	\$ 43.400	\$ -	\$ -
Tunja	\$ 8.900	\$ 10.700	\$ 28.900	\$ 37.700	\$ 43.400	\$ -	\$ -
Loboguerrero	\$ 8.300	\$ 9.300	\$ 22.300	\$ 29.300	\$ 33.300	\$ -	\$ -
Cerritos II	\$ 12.500	\$ 14.300	\$ 35.300	\$ 46.300	\$ 52.900	\$ -	\$ -

2. Las tarifas especiales a cobrar en las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, que cuentan con resolución de tarifas diferenciales expedidas por el Ministerio de Transporte; tarifas que estarán vigentes durante el periodo comprendido entre el 16 de enero de 2020 y el 15 de enero de 2021, son las siguientes:

ESTACIÓN DE PEAJE	CATEGORIAS VEHICULARES ESPECIALES						
	IE	IIE	IIIE	IIIE	IVE	V(A-B)	VE
Bicentenario	\$ 4.500	\$ 5.700	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
El Crucero	\$ 2.200	\$ 2.400	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Los Llanos	\$ 4.500	\$ 4.800	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Toro	\$ 2.500	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Taraza	\$ 5.800	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Saboya	\$ 2.300	\$ 2.300	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Oiba	\$ 800	\$ 800	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Curiti	\$ 6.400	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Gamarra	\$ 200	\$ 200	\$ 4.700	\$ 9.900	\$ 12.600	\$ -	\$ 14.300
Peñitas	\$ 4.800	\$ 200	\$ 5.500	\$ 11.200	\$ 14.300	\$ -	\$ 16.300
Platanal	\$ 200	\$ 200	\$ 4.700	\$ 9.900	\$ 12.600	\$ -	\$ 14.300
San Diego	\$ 3.300	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 27.700	\$ -
Rincón Hondo	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 27.700	\$ -
Cocomá	\$ 1.000	\$ 1.000	\$ -	\$ 1.000	\$ 1.000	\$ -	\$ -
Cencar	\$ 4.600	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Cial	\$ 4.700	\$ 8.000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Estambul	\$ 4.700	\$ 8.000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Rozo	\$ 4.600	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Villarrica	\$ 4.600	\$ 5.500	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Tunja	\$ 4.600	\$ 5.500	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

ESTACIÓN DE PEAJE	CATEGORÍAS VEHICULARES ESPECIALES						
	IE	IE	IEE	IEE	IVE	V(A-B)	VE
Cerritos II	\$ 2.700	\$ 9.300	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

3. El cobro de las tarifas de peaje en la estación **SAN JUAN**, se efectuará teniendo en cuenta las siguientes categorías vehiculares:

ESTACIÓN DE PEAJE	CATEGORIA ESPECIAL	
	IE-A	IE-B
San Juan	\$ 4.800	\$ 2.100

4. El valor de las tarifas correspondientes a los Ejes Grúa, Remolque, Adicional y Cañero a cobrar a los vehículos de carga que transitan por las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, durante el periodo comprendido entre el 16 de enero de 2020 y el 15 de enero de 2021, son las siguientes:

ESTACIÓN DE PEAJE	EJES			
	GRÚA	REMOLQUE	ADIC.	CANERO
Arcabuco	\$ 6.600	\$ 8.700	\$ 9.000	\$ -
Bicentenario	\$ 6.600	\$ 8.700	\$ 9.000	\$ -
Cajamarca	\$ 6.600	\$ 8.700	\$ 9.000	\$ -
Cano	\$ 6.700	\$ 9.800	\$ -	\$ -
Daza	\$ 6.700	\$ 9.800	\$ 10.100	\$ -
El Crucero	\$ 6.600	\$ 8.700	\$ 9.000	\$ -
El Bordo	\$ 6.600	\$ 8.700	\$ 9.000	\$ -
Los Llanos	\$ 6.600	\$ 8.700	\$ 9.000	\$ -
Rio Blanco	\$ 6.600	\$ 8.700	\$ 9.000	\$ -
Rio Frio	\$ 6.600	\$ 8.700	\$ 9.000	\$ 7.000
Sáchica	\$ 6.600	\$ 8.700	\$ 9.000	\$ -
San Clemente	\$ 6.600	\$ 8.700	\$ 9.000	\$ -
Toro	\$ 6.600	\$ 8.700	\$ 9.000	\$ 7.000
Taraza	\$ 6.600	\$ 8.700	\$ 9.000	\$ -
Casablanca	\$ 7.000	\$ 10.000	\$ 10.200	\$ -
Saboya	\$ 7.000	\$ 10.000	\$ 10.200	\$ -
Oiba	\$ 7.000	\$ 10.000	\$ 10.200	\$ -
Curiti	\$ 7.000	\$ 10.000	\$ 10.200	\$ -

ESTACIÓN DE PEAJE	EJES			
	GRUA	REMOLQUE	ADIC.	CAÑERO
Los Curos	\$ 7.000	\$ 10.000	\$ 10.200	\$ -
Aguas Negras	\$ 7.300	\$ 10.000	\$ 10.200	\$ -
Gamarra	\$ 6.600	\$ 8.700	\$ 9.000	\$ -
La Gomez	\$ 7.300	\$ 10.000	\$ 10.200	\$ -
Morrison	\$ 7.300	\$ 10.000	\$ 10.200	\$ -
Pallitas	\$ 7.300	\$ 10.000	\$ 10.200	\$ -
Platanal	\$ 6.600	\$ 8.700	\$ 9.000	\$ -
Zambito	\$ 7.300	\$ 10.000	\$ 10.200	\$ -
San Juan	\$ 5.200	\$ 6.900	\$ 7.100	\$ -
Cencar	\$ 6.600	\$ 21.200	\$ 10.700	\$ 6.600
Cerrito	\$ 6.600	\$ 21.200	\$ 10.700	\$ 6.600
Cial	\$ 6.600	\$ 21.200	\$ 10.700	\$ 6.600
Estambul	\$ 6.600	\$ 21.200	\$ 10.700	\$ 6.600
Mediacanoa	\$ 6.600	\$ 21.200	\$ 10.700	\$ 6.600
Paso De La Torre	\$ 6.600	\$ 21.200	\$ 10.700	\$ 6.600
Rozo	\$ 6.600	\$ 21.200	\$ 10.700	\$ 6.600
Villarrica	\$ 6.600	\$ 21.200	\$ 10.700	\$ 6.600
Tunia	\$ 6.600	\$ 21.200	\$ 10.700	\$ 6.600
Loboquerrero	\$ 6.500	\$ 21.600	\$ 10.200	\$ 6.500
Cerritos II	\$ 10.700	\$ 15.600	\$ 15.800	\$ -

5. Los valores destinados por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS para el Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales - FOSEVI, a partir del 16 de enero de 2020, serán los siguientes:

ESTACIÓN DE PEAJE	FOSEVI
Arcabuco	\$ 300
Bicentenario	\$ 300
Cajamarca	\$ 300
Cano	\$ 300
Carimagua	\$ 300
Daza	\$ 300
El Crucero	\$ 300

ESTACIÓN DE PEAJE	FOSEVI
Taraza	\$ 300
Casablanca	\$ 300
Saboya	\$ 300
Oiba	\$ 300
Curiti	\$ 300
Los Curos	\$ 300
Aguas Negras	\$ 200

ESTACIÓN DE PEAJE	FOSEVI
Rincón Hondo	\$ 200
San Juan	\$ 200
Cocomá	\$ 200
Puerto Triunfo	\$ 200
Cencar	\$ 200
Cerrito	\$ 200
Cial	\$ 200

El Bordo	\$ 300
Los Llanos	\$ 300
Rio Blanco	\$ 300
Rio Frio	\$ 300
Sáchica	\$ 300
San Clemente	\$ 300
Toro	\$ 300






Gamarra	\$ 200
La Gomez	\$ 200
Morrison	\$ 200
Pañitas	\$ 200
Platanal	\$ 200
Zambito	\$ 200
San Diego	\$ 200

Estambul	\$ 200
Mediacanoa	\$ 200
Paso De La Torre	\$ 200
Rozo	\$ 200
Villarica	\$ 200
Tunia	\$ 200
Loboguerrero	\$ 200
Cerrillos II	\$ 200

6. El cobro de las tarifas de las estaciones de peaje en las tablas de los numerales precedentes, registrarán a partir de las 6:00 am del día 16 de enero de 2020.

Atentamente,

JUAN ESTEBAN GIL CHAVARRIA
 Director General

Revisó: Guillermo Toro Acuña, Director Técnico, 
 Gladys Gutierrez Buitrago- Subdirectora de Estudios e Innovación (E) 
 Ramon Lobo Arias - Profesional Especializado
 Diana Carolina Reyes C- Asesora Dirección General 
 Proyectó: German Enrique Arevalo - Contratista Grupo de Peajes y Valorización - INVIAS.
 Gustavo Adolfo Cifuentes Fernández - Grupo de Peajes y Valorización - INVIAS 
 María Victoria Arbelaez - Abogada Dirección Técnica 



La movilidad
es de todos

Ministerio de Transportes

RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040003685

de 29-01-2021



"Por la cual se establece la fórmula para actualizar las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas "Villa Rica", "Estambul", "CIAT", "Mediacanoa", "El Cerrito", "Rozo", "Cencar" y "Paso la Torre", las cuales pertenecen al Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira"

LA MINISTRA DE TRANSPORTE

En ejercicio de las facultades legales y en especial las conferidas por los artículos 21 y 30 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002 y el numeral 6.15 del artículo 6 del Decreto 087 de 2011, y

CONSIDERANDO

Que la Ley 105 de 1993, *"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"* en su artículo 21 modificado por el artículo 1º de la Ley 787 de 2002, establece lo siguiente:

"ARTICULO 21. Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

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

Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:

a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;

b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;

c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;

d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación;



La movilidad
es de todos

Ministerio de Transportes

RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040003685

de 29-01-2021



"Por la cual se establece la fórmula para actualizar las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas "Villa Rica", "Estambul", "CIAT", "Mediacanoa", "El Cerrito", "Rozo", "Cencar" y "Paso la Torre", las cuales pertenecen al Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira"

e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.

Parágrafo 1°. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.

Parágrafo 2°. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.

Parágrafo 3°. Facúltase a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1°.

Parágrafo 4°. Se entiende también las vías "Concesionadas"

Que la referida Ley en artículo 30 dispone sobre las obras en concesión lo siguiente:

"ARTICULO 30. Del Contrato de Concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada, o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valoración. El procedimiento para causar y distribuir la valoración, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.

La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.

En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.

PARAGRAFO 1. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.

PARAGRAFO 2. Los contratos a que se refiere el inciso 2° del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2° del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación.



La movilidad
es de todos

Ministerio de Transportes

RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040003685

de 29-01-2021



"Por la cual se establece la fórmula para actualizar las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas "Villa Rica", "Estambul", "CIAT", "Mediacanoa", "El Cerrito", "Rozo", "Cencar" y "Paso la Torre", las cuales pertenecen al Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira"

PARAGRAFO 3. Bajo el esquema de concesión, los ingresos que produzca la obra dada en concesión, serán asignados en su totalidad al concesionario privado, hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retorno al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el periodo de concesión."

Que el Decreto 087 de 2011 "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias" establece:

"Artículo 6°. Funciones del Despacho del Ministro de Transporte. Son funciones del Despacho del Ministro de Transporte, además de las señaladas por la Constitución Política y la ley, las siguientes:

6.15. Establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transporte, excepto el aéreo. (...)"

Que los numerales 1 y 5 del artículo 4 del Decreto 4166 de 2011, establecen que le corresponde a la Agencia Nacional de Infraestructura, identificar, evaluar la viabilidad, y proponer iniciativas de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el desarrollo de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos y relacionados, así como elaborar los estudios para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización y otras modalidades de retribución por el diseño, construcción, operación, explotación, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura relacionada con los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.

Que de conformidad con los artículos 1 y 5 de la Ley 1508 de 2012, las Asociaciones Público Privadas son un instrumento de vinculación de capital privado, que se materializa en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica, en el cual se involucran mecanismos de pago relacionados con la disponibilidad, el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio; igualmente se contempla el derecho de recaudo de recursos de explotación económica del proyecto.

Que en el proyecto de concesión Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira, se contempla una longitud total estimada origen - destino de 310 kilómetros y su recorrido discurre entre los departamentos del Valle del Cauca y Cauca. Las obras objeto de esta concesión consisten en la Operación y Mantenimiento Rutinario de la infraestructura existente; la construcción del tramo faltante de la Variante el Bolo; la instalación de la iluminación vial de la recta Cali - Palmira; la construcción de la calzada sencilla de la Avenida Bicentenario; la construcción de la segunda calzada del tramo comprendido entre Ye de Villa Rica - Avenida Bicentenario; la construcción de la segunda calzada del tramo comprendido entre la Glorieta Cencar y la Glorieta Las Américas; y la puesta a punto y mantenimiento periódico tanto de la infraestructura existente como de la de la nueva construcción.

Que la Agencia Nacional de Infraestructura mediante oficio con número de radicado 20203031575132 del 30 de noviembre del 2020, señala que el proyecto de Concesión Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Acceso Cali Palmira cuenta con ocho (8) estaciones de peaje, actualmente en funcionamiento, recogidas en la siguiente tabla:



La movilidad
es de todos

Ministrato

RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040003685

de 29-01-2021



"Por la cual se establece la fórmula para actualizar las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas "Villa Rica", "Estambul", "CIAT", "Mediacanoa", "El Cerrito", "Rozo", "Cencar" y "Paso la Torre", las cuales pertenecen al Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira"

Tabla 1. Estaciones de Peaje del Proyecto de Concesión Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira

ID	PEAJE	TRAMO	SENTIDO DEL COBRO	COORDENADAS	
				ESTE	NORTE
P1	Villa Rica	Santander de Quilichao - Ye de Villa Rica	Bidireccional	1068637,8756	840241,5336
P2	Estambul	Cali - Palmira	Unidireccional sentido Cali - Palmira	1070500,8379	878886,2726
P3	CIAT	Cali - Palmira	Unidireccional sentido Palmira - Cali	1081588,8988	881414,6070
P4	Mediacanoa	Yumbo (Paso Nivet) - Mediacanoa	Bidireccional	1073989,1418	907545,7991
P5	El Cerrito	Palmira - Buga	Bidireccional	1084242,9015	902375,9628
P6	Rozo	Palmaseca - Rozo - Cerrito	Unidireccional sentido Cerrito - Rozo	1077366,4579	894757,7267
P7	Cencar	Cencar - Aeropuerto - Cruce Ruta 25	Unidireccional sentido Yumbo - Aeropuerto	1068320,4425	885152,3918
P8	Paso la Torre	Paso de la Torre - Siberia (Variante Yumbo)	Bidireccional	1068862,7094	892916,8470

Que mediante la Resolución 495 del 16 de febrero de 1998, del Ministerio de Transporte, se fijan las tarifas de peajes y procedimientos de ajuste para la concesión del proyecto vial denominado "Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca", el cual incluye los tramos de carreteras nacionales: Cali-Mediacanoa, Ruta 23, Tramo 01; Palmira-Buga, Ruta 26, Tramo 05; Cali-Palmira, Ruta 26, Tramo 06; Popayán-Santander de Quilichao, Ruta 25, Tramo 04; Santander de Quilichao-Cali, Ruta 25, Tramo 04, tramos en los cuales se encuentran ubicadas las estaciones de peaje denominadas Estambul, CIAT, Villa Rica, Mediacanoa y Cerrito.

Que a través de la Resolución 4364 del 31 de diciembre de 1998, del Ministerio de Transporte, modificada por la Resolución 215 de 2006, se estableció una tarifa especial y los requisitos para tener derecho a la clasificación de Categoría Especial I, para las estaciones de peaje CIAT y Estambul, así mismo el artículo 4 del referido acto administrativo establece que la tarifa correspondiente a la categoría especial será válida exclusivamente para los residentes en el Municipio de Palmira en las casetas denominadas "CIAT" y "Estambul"

Que mediante Resolución 1666 del 16 de junio de 2014 "Por la cual se establecen categorías vehiculares y tarifas en las estaciones de peajes Estambul y CIAT y se dictan otras disposiciones" del Ministerio de Transporte se actualizó los requisitos para acceder a la tarifa diferencial, para los vehículos cuya clasificación corresponde a la Categoría IE y definió los requisitos para acceder a la tarifa diferencial para los vehículos cuya clasificación corresponde a la categoría IIE, los cuales permanecerán vigentes durante el desarrollo del Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira.



La movilidad
es de todos

Mintransporte

RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040003685

de 29-01-2021



"Por la cual se establece la fórmula para actualizar las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas "Villa Rica", "Estambul", "CIAT", "Mediacanoa", "El Cerrito", "Rozo", "Cencar" y "Paso la Torre", las cuales pertenecen al Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira"

Que mediante Resolución 6183 de 2018, del Ministerio de Transporte, se prorrogó la vigencia del beneficio de tarifa diferencial de las categorías especiales IE y IIE de las estaciones de peaje Estambul y CIAT establecida en las Resoluciones 1666 de 2014 prorrogado por las Resoluciones 1529 de 2017 y 1921 de 2018, hasta el 31 de diciembre de 2019.

Que en la Resolución 3001 de 2002 *"por la cual se establece una tarifa diferencial para el peaje de Villa Rica en el departamento del Cauca"*, el Ministerio de Transporte estableció una tarifa diferencial equivalente al 50% de la tarifa prevista en el artículo 1º de la Resolución 0495 de 16 de febrero de 1998 para los esquemas tarifarios 1 y 2 para la Estación de Peaje de Villa Rica, la cual se aplicará a los propietarios de vehículos de las Categorías I y II de acuerdo a las condiciones establecidas en la Resolución 3001 de 2002.

Que mediante el Convenio 424 de 1997, suscrito entre el Departamento del Valle del Cauca y el INVIAS con el fin de *"Aunar esfuerzos para realizar el proyecto de concesión denominado "Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca"* el Departamento se comprometió a entregar al Concesionario seleccionado por el INVIAS los tramos viales de Cerrito-Rozo-Palmaseca y Cencar-Aeropuerto-Intersección Cali-Palmira y Rozo - Paso de la Torre.

Que el numeral 4 de la cláusula tercera del referido Convenio determinó el esquema tarifario a aplicar una vez el departamento hiciera entrega de los tramos mencionados, junto con las estaciones de peaje correspondientes al concesionario encargado de desarrollar el proyecto *"Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca"*. Igualmente, estableció las tarifas que entrarían en vigor una vez el INVIAS verificara *"...la ejecución de la totalidad de las obras de construcción y/o rehabilitación del tramo Cerrito-Rozo-Palmaseca y Cencar-Aeropuerto-Intersección Cali-Palmira y Rozo - Paso de la Torre en la nueva variante de Yumbo, a entera satisfacción, y hasta la finalización de la concesión"*.

Que la cláusula quinta del Convenio 424 de 1997 determinó que el plazo de este *"...se extenderá por un término igual al plazo del contrato de concesión que se suscriba entre el INSTITUTO y el concesionario para la ejecución y operación del proyecto "Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca" incluyendo las eventuales prórrogas y el tiempo de su liquidación final"*.

Que mediante la Resolución 339 de 1998 el Departamento del Valle fijó las tarifas de peaje para los tramos Cerrito-Rozo-Palmaseca y Cencar-Aeropuerto Intersección Cali-Palmira para la estación de peaje *"Paso la Torre"* y, en su artículo segundo, se estableció que la Estación de Peaje Palmaseca se dividirá en dos casetas, las cuales actualmente se denominan Rozo y Cencar. Vale la pena precisar que, como se indicó en párrafos precedentes, el valor de las tarifas establecidas en dicha resolución aplicó hasta la fecha en la que las estaciones de peaje indicadas fueron entregadas al concesionario contratista del INVIAS.

Que mediante la Resolución 150 del 28 de agosto de 2000, *"Por la cual se regulan aspectos del Peaje de Palmaseca en sus dos sentidos, y se deroga la Resolución No. 128 del 14 de julio de 2000"* de la Gobernación del Valle del Cauca, se autoriza el cobro de la tarifa diferencial para la Categoría I, en las casetas de Cencar y Rozo, en sus dos sentidos, única y exclusivamente para los residentes en Rozo, Matapalo, Obando, La Herradura, La Acequia, Palmaseca, por un valor del 50% de la tarifa plena vigente.



La movilidad es de todos

Ministranporte

RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040003685

de 29-01-2021



"Por la cual se establece la fórmula para actualizar las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas "Villa Rica", "Estambul", "CIAT", "Mediacanoa", "El Cerrito", "Rozo", "Cencar" y "Paso la Torre", las cuales pertenecen al Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira"

Que mediante el oficio con número de radicado 20203031575132 del 30 de noviembre del 2020, la Agencia Nacional de Infraestructura señala que teniendo en cuenta que los tramos Cerrito-Rozo-Palmaseca y Cencar-Aeropuerto-Intersección Cali-Palmira y Rozo - Paso de la Torre, incluidas las estaciones de peaje, adscritos al proyecto denominado "Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca" fueron objeto de reversión al INVÍAS, de conformidad con el contrato de concesión correspondiente y que, bajo la misma línea, el plazo del Convenio 424 de 1997 se pactó por un término igual al de dicho contrato, el INVÍAS y el Departamento del Valle suscribieron el modificación No. 1 del Convenio 424 de 1997 el 31 de octubre de 2018, con el fin de que la Infraestructura vial y las estaciones de peaje, pesaje y áreas administrativas construidas por el concesionario puedan continuar bajo la administración y operación del INVÍAS hasta que la Agencia Nacional de Infraestructura culmine las gestiones tendientes a estructurar, licitar y adjudicar la concesión Nueva Malla Vial del Valle Cauca - Accesos Cali y Palmira.

Que así mismo se señala en el referido oficio que para el desarrollo de este proyecto se requieren que las estaciones de peaje de Villa Rica, Estambul, CIAT, Mediacanoa y el Cerrito, las cuales se localizan sobre vías nacionales (actualmente a cargo del INVÍAS en virtud del artículo 1º del Decreto 2618 de 2013) así como las estaciones de peaje de Rozo, Cencar y Paso la Torre, las cuales se ubican sobre vías departamentales del Valle del Cauca (actualmente a cargo del INVÍAS en virtud del Convenio y su Modificación No. 1) para efectos de poder administrar el Proyecto de APP y darlo en concesión bajo el esquema de APP, todas estas vías estarán a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, así: las vías nacionales, en virtud de lo establecido en el artículo 26 del Decreto 4165 de 2011 y las vías departamentales de conformidad con el convenio interadministrativo que se encuentra en trámite y que suscribirá el Departamento del Valle de Cauca y la Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante el "Convenio ANI")

Que de conformidad con el Convenio ANI, la Agencia Nacional de Infraestructura recibirá la infraestructura vial (nacional y departamental) requerida para el desarrollo del Proyecto de APP, infraestructura que incluye las estaciones de peaje.

Que mediante circular externa No.001 de 2020 del Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, actualizó las tarifas plenas y diferenciales para la vigencia 2020, de las estaciones de peaje a su cargo dentro de las cuales se encuentran las estaciones de peaje: Rozo, Cencar, Paso la Torre, Villa Rica, Estambul, CIAT, Mediacanoa y El Cerrito, así:

Tabla 2. Tarifas de las Estaciones de Peaje del Proyecto de Concesión Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira

ESTACIÓN DE PEAJE DE ESTACIÓN DE PEAJE DE VILLA RICA

CATEGORÍAS	DESCRIPCIÓN	TARIFAS (PESOS 2020) (NO INCLUYE FSV)
Categoría I	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla	\$8.700
Categoría I Especial	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla - Categoría Especial	\$4.400
Categoría II	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes	\$10.500

La movilidad
es de todos

Ministerio de Transportes

RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040003685

de 29-01-2021



"Por la cual se establece la fórmula para actualizar las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas "Villa Rica", "Estambul", "CIAT", "Mediacanoa", "El Cerrito", "Rozo", "Cencar" y "Paso la Torre", las cuales pertenecen al Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira"

Categoría II Especial	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta - Categoría Especial	\$5.300
Categoría III	Vehículos de pasajeros y de carga de tres y cuatro ejes	\$28.700
Categoría IV	Vehículos de cinco ejes	\$37.500
Categoría V	Vehículos de seis ejes	\$43.200

ESTACIÓN DE PEAJE DE ESTAMBUL

CATEGORÍAS	DESCRIPCIÓN	TARIFAS (PESOS 2020) (NO INCLUYE FSV)
Categoría I	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla	\$8.800
Categoría I Especial	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla - Categoría Especial	\$4.500
Categoría II	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes	\$10.600
Categoría II Especial	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta - Categoría Especial	\$7.800
Categoría III	Vehículos de pasajeros y de carga de tres y cuatro ejes	\$29.000
Categoría IV	Vehículos de cinco ejes	\$37.600
Categoría V	Vehículos de seis ejes	\$43.300

ESTACIÓN DE PEAJE DE VILLA CIAT

CATEGORÍAS	DESCRIPCIÓN	TARIFAS (PESOS 2020) (NO INCLUYE FSV)
Categoría I	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla	\$8.800
Categoría I Especial	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla - Categoría Especial	\$4.500
Categoría II	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes	\$10.600
Categoría II Especial	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta - Categoría Especial	\$7.800
Categoría III	Vehículos de pasajeros y de carga de tres y cuatro ejes	\$29.000
Categoría IV	Vehículos de cinco ejes	\$37.600
Categoría V	Vehículos de seis ejes	\$43.300



La movilidad
es de todos

Ministerio de Transportes e Infraestructura

RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040003685

de 29-01-2021



"Por la cual se establece la fórmula para actualizar las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas "Villa Rica", "Estambul", "CIAT", "Mediacanoa", "El Cerrito", "Roza", "Cencar" y "Paso la Torre", las cuales pertenecen al Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira"

ESTACIÓN DE PEAJE DE MEDIACANOA

CATEGORÍAS	DESCRIPCIÓN	TARIFAS (PESOS 2020) (NO INCLUYE FSV)
Categoría I	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla	\$8.700
Categoría I Especial	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla - Categoría Especial	-
Categoría II	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes	\$10.500
Categoría II Especial	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta - Categoría Especial	-
Categoría III	Vehículos de pasajeros y de carga de tres y cuatro ejes	\$28.700
Categoría IV	Vehículos de cinco ejes	\$37.500
Categoría V	Vehículos de seis ejes	\$43.200

ESTACIÓN DE PEAJE DE EL CERRITO

CATEGORÍAS	DESCRIPCIÓN	TARIFAS (PESOS 2020) (NO INCLUYE FSV)
Categoría I	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla	\$8.700
Categoría I Especial	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla - Categoría Especial	-
Categoría II	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes	\$10.500
Categoría II Especial	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta - Categoría Especial	-
Categoría III	Vehículos de pasajeros y de carga de tres y cuatro ejes	\$28.700
Categoría IV	Vehículos de cinco ejes	\$37.500
Categoría V	Vehículos de seis ejes	\$43.200

ESTACIÓN DE PEAJE DE ROZO

CATEGORÍAS	DESCRIPCIÓN	TARIFAS (PESOS 2020) (NO INCLUYE FSV)
Categoría I	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla	\$8.700

La movilidad
es de todos

Ministerio de Transportes

RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040003685

de 29-01-2021



"Por la cual se establece la fórmula para actualizar las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas "Villa Rica", "Estambul", "CIAT", "Mediacanoa", "El Cerrito", "Roza", "Cencar" y "Paso la Torre", las cuales pertenecen al Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira"

CATEGORÍAS	DESCRIPCIÓN	TARIFAS (PESOS 2020) (NO INCLUYE FSV)
Categoría I Especial	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla - Categoría Especial	\$4.400
Categoría II	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes	\$10.500
Categoría II Especial	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta - Categoría Especial	-
Categoría III	Vehículos de pasajeros y de carga de tres y cuatro ejes	\$28.700
Categoría IV	Vehículos de cinco ejes	\$37.500
Categoría V	Vehículos de seis ejes	\$43.200

ESTACIÓN DE PEAJE DE CENCAR

CATEGORÍAS	DESCRIPCIÓN	TARIFAS (PESOS 2020) (NO INCLUYE FSV)
Categoría I	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla	\$8.700
Categoría I Especial	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla - Categoría Especial	\$4.400
Categoría II	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes	\$10.500
Categoría II Especial	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta - Categoría Especial	-
Categoría III	Vehículos de pasajeros y de carga de tres y cuatro ejes	\$28.700
Categoría IV	Vehículos de cinco ejes	\$37.500
Categoría V	Vehículos de seis ejes	\$43.200

ESTACIÓN DE PEAJE DE PASO LA TORRE

CATEGORÍAS	DESCRIPCIÓN	TARIFAS (PESOS 2020) (NO INCLUYE FSV)
Categoría I	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla	\$8.700
Categoría I Especial	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla - Categoría Especial	-

La movilidad
es de todos

Ministranporte

RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040003685

de 29-01-2021



"Por la cual se establece la fórmula para actualizar las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas "Villa Rica", "Estambul", "CIAT", "Mediacanoa", "El Cerrito", "Rozo", "Cencar" y "Paso la Torre", las cuales pertenecen al Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira"

CATEGORÍAS	DESCRIPCIÓN	TARIFAS (PESOS 2020) (NO INCLUYE FSV)
Categoría II	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes	\$10.500
Categoría II Especial	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta - Categoría Especial	-
Categoría III	Vehículos de pasajeros y de carga de tres y cuatro ejes	\$28.700
Categoría IV	Vehículos de cinco ejes	\$37.500
Categoría V	Vehículos de seis ejes	\$43.200

**TARIFAS CORRESPONDIENTES A EJE GRÚA, EJE REMOLQUE, EJE ADICIONAL Y EJE CAÑERO
(PESOS 2020) - (NO INCLUYE FSV)**

ESTACIÓN DE PEAJE	EJE GRÚA	EJE REMOLQUE	EJE ADICIONAL	EJE CAÑERO
Villa Rica	\$6.400	\$21.000	\$10.500	\$6.400
Estambul	\$6.400	\$21.000	\$10.500	\$6.400
CIAT	\$6.400	\$21.000	\$10.500	\$6.400
Mediacanoa	\$6.400	\$21.000	\$10.500	\$6.400
El Cerrito	\$6.400	\$21.000	\$10.500	\$6.400
Rozo	\$6.400	\$21.000	\$10.500	\$6.400
Cencar	\$6.400	\$21.000	\$10.500	\$6.400
La Torre	\$6.400	\$21.000	\$10.500	\$6.400

Que la Agencia Nacional de Infraestructura es la entidad encargada de concesionar todos los tramos viales del proyecto de APP de la Nueva Malla Vial del Valle Cauca - Accesos Cali y Palmira al concesionario que resulte adjudicatario de este, concesión que incluye los tramos viales nacionales y departamentales descritos en la presente Resolución.

Que la Agencia Nacional de Infraestructura mediante oficio con número de radicado 20203031575132 del 30 de noviembre del 2020, solicita a esta Cartera Ministerial la expedición del presente acto administrativo con el fin de establecer la fórmula de actualización para las estaciones de peaje: Villa Rica, Estambul, CIAT, Mediacanoa, El Cerrito, Rozo, Cencar y Paso La Torre, así:

$$TarifaSR_t = Tarifa_{t-1} * \left(\frac{IPC_{t-1}}{IPC_{t-2}} \right)$$

$TarifaSR_t$	Para cada categoría de vehículos y cada estación de peaje es el valor de la tarifa actualizada en pesos corrientes del año t, sin el redondeo a la centena
$Tarifa_{t-1}$	Corresponde a la tarifa cobrada al usuario del periodo inmediatamente anterior restándole la tarifa del Fondo de Seguridad Vial (FSV) o cualquier sobretasa o similar que tenga destinación diferente al proyecto, cobrada del año inmediatamente anterior
IPC_{t-1}	IPC de diciembre del año inmediatamente anterior al año t de actualización



La movilidad
es de todos

Ministranporte

RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040003685

de 29-01-2021



"Por la cual se establece la fórmula para actualizar las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas "Villa Rica", "Estambul", "CIAT", "Mediacanoa", "El Cerrito", "Rozo", "Cencar" y "Paso la Torre", las cuales pertenecen al Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira"

IPC_{t-1}	IPC de diciembre del año inmediatamente anterior al año $t-1$
t	Año de actualización de la tarifa

Una vez se establezca la $TarifaSR_t$, sin el redondeo a la centena, para el cálculo de la tarifa a cobrar al usuario para cada categoría de vehículos y cada estación de peaje, se le adicionará la tasa correspondiente al Fondo de Seguridad Vial de acuerdo con la presente Resolución:

$$TarifaUsuario_t = \text{Redondeo } 100 * (TarifaSR_t + FSV_t)$$

$TarifaUsuario_t$	Para cada categoría de vehículos y cada estación de peaje es el valor de la tarifa a pagar por el usuario para el año t .
$TarifaSR_t$	Para cada categoría de vehículos y cada estación de peaje es el valor de la tarifa actualizada en pesos corrientes del año t , sin el redondeo a la centena.
FSV_t	Es el valor del aporte al Fondo de Seguridad Vial para el año t vigente al momento del cálculo, expresado en pesos corrientes del año t .
Redondeo 100	Función que redondea un número al múltiplo de 100 más cercano. Redondea hacia la centena superior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es mayor o igual a cincuenta (50). Redondea hacia la centena inferior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es menor que cincuenta (50).
t	Año de actualización de la tarifa.

Que mediante correo electrónico del 28 de enero de 2021, la Oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte en cumplimiento del numeral 9.8. del artículo 9º del Decreto 087 de 2011 analizó y viabilizó el proyecto de acto administrativo "Por la cual se establece la fórmula para actualizar las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas "Villa Rica", "Estambul", "CIAT", "Mediacanoa", "El Cerrito", "Rozo", "Cencar" y "Paso la Torre", las cuales pertenecen al Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira" en los siguientes términos:

"...

Por lo anterior, la Oficina de Regulación Económica emite concepto de viabilidad para la emisión de dicho acto administrativo dado que, se mantienen entre otros el esquema tarifario, incluido el de los ejes adicionales y tarifas diferenciales, así como sus condiciones vigentes, para los años subsiguientes y durante la vigencia del contrato, vinculándose al proyecto una vez éste sea adjudicado y conforme a la información remitida por la ANI esta oficina se permite manifestar que es procedente que se continúe con la expedición de dicho Acto Administrativo, pero se solicita que las tarifas sean actualizadas a 2021, teniendo en cuenta que la solicitud inicial se realizó con tarifas de 2020."

Que el contenido de la presente Resolución fue publicado en la página web del



La movilidad
es de todos

Mintransporte

RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040003685

de 29-01-2021



"Por la cual se establece la fórmula para actualizar las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas "Villa Rica", "Estambul", "CIAT", "Mediacanoa", "El Cerrito", "Rozo", "Cencar" y "Paso la Torre", las cuales pertenecen al Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira"

Ministerio de Transporte y en la página Web de la Agencia Nacional de Infraestructura, en cumplimiento de lo determinado en el numeral 8 del artículo 8º de la Ley 1437 de 2011, Decreto 1081 de 2015 modificado por el Decreto 270 de 2017, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas y mediante certificaciones del 21 de enero de 2021 y 13 de enero de 2021, del Ministerio de Transporte y de la Agencia Nacional de Infraestructura, se hace constar que no se recibieron observaciones al proyecto publicado.

Que la Oficina Asesora de Jurídica conservará los documentos asociados a la publicación del presente acto administrativo. Todo ello en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1.- Establecer la siguiente fórmula para la actualización de las tarifas de peaje de tránsito vehicular de las estaciones de peaje denominadas "Villa Rica", "Estambul", "CIAT", "Mediacanoa", "El Cerrito", "Rozo", "Cencar" y "Paso la Torre", durante el término de ejecución del Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública denominado Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira de conformidad con el estudio de la Agencia Nacional de Infraestructura, así:

$$TarifaSR_t = Tarifa_{t-1} * \left(\frac{IPC_{t-1}}{IPC_{t-2}} \right)$$

<i>TarifaSR_t</i>	Para cada categoría de vehículos y cada estación de peaje es el valor de la tarifa actualizada en pesos corrientes del año t, sin el redondeo a la centena
<i>Tarifa_{t-1}</i>	Corresponde a la tarifa cobrada al usuario del periodo inmediatamente anterior restandole la tarifa del Fondo de Seguridad Vial (FSV) o cualquier sobretasa o similar que tenga destinación diferente al proyecto, cobrada del año inmediatamente anterior
<i>IPC_{t-1}</i>	IPC de diciembre del año inmediatamente anterior al año t de actualización
<i>IPC_{t-2}</i>	IPC de diciembre del año inmediatamente anterior al año t-1
<i>t</i>	Año de actualización de la tarifa

Una vez se establezca la TarifaSR_t, sin el redondeo a la centena, para el cálculo de la tarifa a cobrar al usuario para cada categoría de vehículos y cada estación de peaje, se le adicionará la tasa correspondiente al Fondo de Seguridad Vial de acuerdo con la presente Resolución:

$$TarifaUsuario_t = \text{Redondeo } 100 * (TarifaSR_t + FSV_t)$$

TarifaUsua



La movilidad
es de todos

Mintransporte

RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040003685

de 29-01-2021



"Por la cual se establece la fórmula para actualizar las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas "Villa Rica", "Estambul", "CIAT", "Mediacanoa", "El Cerrito", "Rozo", "Cencar" y "Paso la Torre", las cuales pertenecen al Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira"

	Para cada categoría de vehículos y cada estación de peaje es el valor de la tarifa a pagar por el usuario para el año t .
$TarifaSR_t$	Para cada categoría de vehículos y cada estación de peaje es el valor de la tarifa actualizada en pesos corrientes del año t , sin el redondeo a la centena.
FSV_t	Es el valor del aporte al Fondo de Seguridad Vial para el año t vigente al momento del cálculo, expresado en pesos corrientes del año t .
Redondeo 10	Función que redondea un número al múltiplo de 100 más cercano. Redondea hacia la centena superior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es mayor o igual a cincuenta (50). Redondea hacia la centena inferior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es menor que cincuenta (50).
t	Año de actualización de la tarifa.

PARÁGRAFO: Para facilitar la operación y cobro de la tarifa de peaje a los usuarios de la infraestructura de transporte, la tarifa resultante de la aplicación de las fórmulas anteriores será aproximada por exceso o por defecto a la centena más cercana.

ARTÍCULO 2.- Las tarifas diferenciales y sus condiciones para las estaciones de peaje "Villa Rica", "Estambul", "CIAT", "Rozo" y "Cencar" permanecerán vigentes durante el término de ejecución del Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública denominado Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Accesos Cali y Palmira.

ARTÍCULO 3.- La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ

Sol Ángel Cala Acosta - Asesora Ministra de Transporte
Manuel Felipe Gutiérrez Torres - Presidente Agencia Nacional de Infraestructura
Pablo Augusto Alonso Carrillo - Jefe Oficina Asesora de Jurídica - Ministerio de Transporte
Fernando Ramírez Laguado - Vicepresidente Jurídico, Agencia Nacional de Infraestructura
Claudia Patricia Roa Orjuela - Asesora Oficina Asesora de Jurídica - Ministerio de Transporte
Magda Paola Suarez Alejo - Abogada Oficina Asesora de Jurídica - Ministerio de Transporte

NIT.899.999.055-4

RESOLUCIÓN NÚMERO

DE 2017

0000586

14 MAR 2017

"Por la cual se emite Concepto vinculante previo al establecimiento de una estación de peaje denominada Pamplonita ubicada en el PR 78+230, se establecen las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas Pamplonita y Los Acacios y se dictan otras disposiciones"

EL MINISTRO DE TRANSPORTE

En ejercicio de sus facultades legales y en especial las conferidas por el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado parcialmente por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002, y por los numerales 6.14 y 6.15 del artículo 6 del Decreto 087 de 2011, y

CONSIDERANDO

Que la Ley 105 de 1993, "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones" en su artículo 21(modificado parcialmente por el artículo 1º de la Ley 787 de 2002) establece:

"ARTICULO 21. Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

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

Que el Decreto 087 de 2011 "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias" estableció en los numerales 6.14 y 6.15 del artículo 6:

"6.14. Emitir, en su calidad de suprema autoridad del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, los departamentos, distritos y municipios.

6.15. Establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transporte, excepto el aéreo."

Que el Decreto 4165 de 2011, cambió la naturaleza jurídica y denominación del Instituto Nacional de Concesiones (INCO) de establecimiento público a Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, que se denominará Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte

Que los numerales 5 y 15 del artículo 4 del Decreto 4165 del 2011, estipulan como funciones generales de la Agencia Nacional de Infraestructura:

"5. Elaborar los estudios para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización y otras modalidades de retribución por el diseño, construcción, operación, explotación."

14 MAR 2017

"Por la cual se emite Concepto vinculante previo al establecimiento de una estación de peaje denominada Pamplonita ubicada en el PR 78+230, se establecen las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas Pamplonita y Los Acacios, y se dictan otras disposiciones"

mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura relacionada con los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada. (...)

15. Ejercer las potestades y realizar las acciones y actividades necesarias para garantizar la oportuna e idónea ejecución de los contratos a su cargo y para proteger el interés pública, de conformidad con la ley. (...)"

Que el citado Decreto establece en su artículo 11, numerales 14 y 15 dentro de las funciones del Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura:

"14. Proponer al Ministerio de Transporte o a las entidades competentes, las tarifas de peajes y tasas a cobrar por el uso de las áreas e infraestructura de transporte que haga parte de proyectos a cargo de la Agencia, conforme a las políticas del Ministerio de Transporte.

15. Solicitar al Ministerio de Transporte concepto vinculante previo para la instalación de casetas de peaje y otros puntos de cobro de acuerdo con las normas vigentes y las políticas del Ministerio para los proyectos a cargo de la Agencia. (...)"

Que la Jefe de la Oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte remitió a la Oficina Asesora Jurídica mediante memorandos 20161410262463 del 23 de noviembre de 2016, los documentos para la expedición de la resolución de peajes del corredor Pamplona - Cúcuta y 20161410246083 del 28 de octubre de 2016, el proyecto de resolución *"Por la cual se emite Concepto vinculante previo al establecimiento de una estación de peaje denominada Pamplonita, se establecen las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas Pamplonita y Los Acacios, y se dictan otras disposiciones"*, en donde señala:

"Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 5827 de 2015, "Por la cual se emite concepto vinculante previo al establecimiento de dos (2) estaciones de peaje denominadas Pamplonita y Variante Pamplona, se establecen las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas Pamplonita, Variante Pamplona y Los Acacios y se dictan otras disposiciones

Que el anterior acto administrativo se expidió en virtud del proceso de selección de licitación pública VJ-VE-APP-IPB-003-2015, cuyo objeto era el "Otorgamiento de una concesión que bajo el esquema de Asociación Público Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, permita la selección de un concesionario que por su cuenta y riesgo, lleve a cabo los estudios y diseños definitivos, financiación, construcción ambiental, predial y social; construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión del corredor vial Pamplona-Cúcuta, de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la Minuta del Contrato.", proceso que tuvo apertura mediante Resolución N° 2062 del 14 de diciembre de 2015.

Que llegado el día y la hora previstos para el cierre de la licitación, esto es el 4 de mayo de 2016, a las diez (10:00 am) de la mañana, no se presentó ninguna propuesta para la licitación pública, así las cosas, de conformidad con lo previsto en el numeral 9.5 del pliego de condiciones, además de las causales legales procedió la declaratoria de desierto del proceso, quedando establecido y publicado mediante Resolución N° 642 del 4 de mayo de 2016. Que teniendo en cuenta lo anterior la Vicepresidencia de Estructuración procedió nuevamente a realizar los ajustes al proyecto de asociación público privada, con el objeto de realizar nuevamente la apertura del proceso licitatorio y poder adjudicar el contrato de concesión para ejecutar el proyecto.

Que el proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública "Pamplona - Cúcuta" tiene como propósito fundamental desarrollar y potenciar un eje viario que conecte la ciudad de Pamplona y la ciudad de San José de Cúcuta, e interconecte esta vía con el corredor vial "Bucaramanga - Pamplona", con el fin de permitir la comunicación y mejorar

Jew

RESOLUCIÓN NÚMERO

0000586

DEL

DE 2017
14 MAR 2017

"Por la cual se emite Concepto vinculante previo al establecimiento de una estación de peaje denominada Pamplonita ubicada en el PR 78+230, se establecen las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas Pamplonita y Los Acacios, y se dictan otras disposiciones"

la movilidad del centro del país con la zona fronteriza nororiental.

Que dentro de la estructuración financiera del proyecto de Asociación Público Privada se contempla como una de las fuentes de retribución del concesionario, el recaudo de peajes en las condiciones establecidas en la minuta del contrato de concesión que hace parte del pliego de condiciones del Proceso de Selección No. VJ-VE-APP-IPB-001-2016, razón por la cual, para la presentación de las ofertas económicas dentro del proceso de selección, se requiere que los oferentes tengan certeza sobre la viabilidad técnica de la instalación de la caseta, así como de las tarifas que podrán ser cobradas en las mismas.

Que de conformidad con el estudio de estructuración realizado por la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, hay viabilidad técnica y socioeconómica para la instalación de una (1) estación de peaje denominada "Pamplonita", ubicada en PR 78+230 de la Ruta 5505, con cobro bidireccional.

Que la Agencia Nacional de Infraestructura ha identificado que este proyecto cuenta con una estación de peaje existente denominada "Los Acacios", ubicada en el PR 120+000 de la ruta 5505 sector La Don Juana -Los Acacios, con cobro bidireccional, a cargo de la actual concesión San Simón S.A.

Que a partir de la fecha de entrega de la Estación de Peaje "Los Acacios", establecida en el Contrato de Concesión que resulte del Proceso de Selección No VJ-VE-APP-IPB-001-2016., el nuevo Concesionario deberá iniciar las actividades de Operación y Mantenimiento de dicha Estación de Peaje y las tarifas a cobrar serán las que se determinen en la parte resolutive del presente acto administrativo

Que con el fin de homogenizar el cobro de las tarifas para la Estación de Peaje nueva con la Estación de Peaje existente, se debe realizar un cambio de categoría para las tarifas a cobrar en la Estación de Peaje "Los Acacios", pasando de cinco (5) a siete (7) categorías, sin que ello implique modificación de las tarifas existentes".

Que el Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, mediante certificación del 16 de noviembre de 2016, señaló:

"... Que llegado el día y la hora previstos para el cierre de la licitación, esto es 4 de mayo de 2016, a las diez (10:00) de la mañana, no se presentó ninguna propuesta para la licitación pública, así las cosas, de conformidad con lo previsto en el numeral 9.5 del pliego de condiciones, además de las causales legales procedió a declarar desierto del proceso, quedando establecido y publicado mediante Resolución No. 642 del 4 de mayo de 2016. Que teniendo en cuenta lo anterior la Vicepresidencia de Estructuración procedió nuevamente a realizar los ajustes al proyecto de asociación público privada, con el objeto de realizar nuevamente la apertura del proceso licitatorio y poder adjudicar el contrato de concesión para ejecutar el proyecto.

Que la Agencia Nacional de Infraestructura mediante No. 2016-200-033882-1 del 27 de octubre de 2016 remitió al Ministerio de Transporte el resumen ejecutivo de la justificación del cambio en la estructura tarifaria del proyecto, el estudio de tráfico y el proyecto de la nueva resolución de estructura tarifaria, con las cuales se justifica la derogatoria de la Resolución No. 5827 del 21 de Diciembre de Diciembre de 2015.

(...)"

Que la Jefe de Regulación Económica mediante radicados 20161400251943 de 2016 y 20171410024933 de 2017, emitió concepto vinculante previo favorable, para el establecimiento de la estación de peaje denominada Pamplonita, se establecen las tarifas a cobrar, así como en la estación de peaje existente denominada Los Acacios, las cuales hacen parte del Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública corredor vial Pamplona- Cúcuta.

RESOLUCIÓN NÚMERO 0000586

DEL

14 MAR 2017 No. 4

"Por la cual se emite Concepto vinculante previo al establecimiento de una estación de peaje denominada Pamplonita ubicada en el PR 78+230, se establecen las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas Pamplonita y Los Acacias, y se dictan otras disposiciones"

Que la entidad que requiere el presente acto administrativo - Agencia Nacional de Infraestructura - manifiesta que ha elaborado todos los estudios y trámites necesarios para el requerimiento que hace al Ministerio de Transporte, en consecuencia se hace necesaria, que esta mantenga en sus archivos la carpeta o expediente contentivo de todos los antecedentes que dan lugar a la expedición de la presente resolución y es responsable de tenerlas a disposición de las autoridades que las requieran en su integridad.

Que el contenido de la presente Resolución, fue publicado en la página web de la Agencia Nacional de Infraestructura (www.ani.gov.co) del 27 de Octubre de 2016 hasta el 3 de Noviembre de 2016 en cumplimiento de lo determinado en el numeral 8° del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias u observaciones"

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1: Emitir concepto vinculante previo favorable para el establecimiento de una (1) estación de peaje en el proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública "Pamplona - Cúcuta", denominada: "Pamplonita", la cual será ubicada en el PR 78+230 de la Ruta 5505, con cobro bidireccional.

Artículo 2: Establecer las siguientes categorías vehiculares y tarifas a cobrar en la Estación de Peaje "Pamplonita":

Estación de Peaje Pamplonita

CATEGORÍAS	DESCRIPCIÓN	TARIFAS Pesos constantes 31 de diciembre 2015 (no incluye Fondo de Seguridad Vial)
Categoría I	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla	\$12.300
Categoría II	Buses, busetas y microbuses con eje trasero de doble llanta	\$15.400
Categoría III	Camiones pequeños de dos ejes	\$18.300
Categoría IV	Camiones grandes de dos ejes	\$26.100
Categoría V	Camiones de tres y cuatro ejes	\$37.200
Categoría VI	Camiones de cinco ejes	\$46.800
Categoría VII	Camiones de seis ejes o más	\$54.300

Parágrafo: El Recaudo de las tarifas establecidas para la Estación de Peaje "Pamplonita" comenzará con la firma del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 2.

Artículo 3: Establecer las siguientes categorías vehiculares y las tarifas especiales diferenciales a cobrar en la Estación de Peaje: "Pamplonita":

Estación de Peaje Pamplonita

CATEGORÍAS	DESCRIPCIÓN	TARIFAS Pesos constantes 31 de diciembre 2015 (no incluye Fondo de Seguridad Vial)
Categoría Especial	Vehículos de la categoría I de servicio particular, cuyos propietarios o arrendatarios en virtud de un contrato de leasing transiten frecuentemente por el peaje y sean residentes en los municipios de Pamplona o Pamplonita; y los vehículos de servicio público de la categoría I que	\$6.100

RESOLUCIÓN NÚMERO

0000586

DEL

14 MAR 2017

5

"Por la cual se emite Concepto vinculante previo al establecimiento de una estación de peaje denominada Pamplonita ubicada en el PR 78+230, se establecen las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas Pamplonita y Los Acacios, y se dictan otras disposiciones"

CATEGORÍAS	DESCRIPCIÓN	TARIFAS Pesos constantes 31 de dic 2015 (no incluye Fondo de Seguridad Vial)
	<p>estén autorizados por la autoridad competente para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en las siguientes rutas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Desde Pamplona o Pamplonita hasta Cúcuta o los municipios de Los Patios, Chinácota y Bochalema o viceversa. 	
Categoría Especial	<p>II Vehículos de la categoría II que estén autorizados por la autoridad competente para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en las siguientes rutas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Desde Pamplona o Pamplonita hasta Cúcuta o los municipios de Los Patios, Chinácota y Bochalema o viceversa. 	\$7.700

Parágrafo 1: El número de beneficiarios para las tarifas especiales diferenciales señaladas en este artículo, será de hasta el dos por ciento (2%) del tráfico promedio diario (TPD) del corredor para la Categoría IE, y hasta el uno por ciento (1%) del tráfico promedio diario (TPD) del corredor para la Categoría IIE, calculados para el primer año con base en la proyección del estudio de tráfico realizada durante la estructuración del proyecto Pamplona Cúcuta, y para los años posteriores, con base en el tráfico promedio diario (TPD) efectivo de cada año.

Parágrafo 2: Las condiciones para acreditar la calidad de beneficiario de las tarifas especiales diferenciales y las condiciones para su uso serán las siguientes:

i. Vehículos de servicio particular

Para acreditar la calidad de beneficiario de vehículo de servicio particular de la categoría IE, se deberá presentar una solicitud escrita dirigida al concesionario, indicando las placas del vehículo, así como la dirección, teléfono, y correo electrónico del solicitante, y anexando los siguientes documentos:

- Certificado de tradición y libertad del inmueble o copia auténtica del contrato de arrendamiento en la cual conste que el solicitante, su cónyuge o un familiar en el primer grado de consanguinidad es propietario o arrendatario de un inmueble ubicado en los Municipios de Pamplona o Pamplonita.
- Certificación de residencia expedida por la autoridad competente del Municipio respectivo, en la cual se haga constar que el solicitante reside en dicho Municipio.
- Copia de la licencia de tránsito del vehículo en la que conste que el mismo es de propiedad del solicitante. Si el vehículo fuere de propiedad de una compañía de financiamiento comercial, el solicitante deberá presentar la licencia de tránsito junto con una certificación de dicha compañía en la cual se indique que el solicitante ostenta la tenencia legítima del vehículo.
- Fotocopia de la cédula de ciudadanía del solicitante.
- Fotocopia de la licencia de conducción vigente del solicitante.
- Fotocopia del SOAT y del certificado de revisión técnico mecánica y de gases vigentes.
- No contar con sanciones por infracciones a las normas de tránsito.

RESOLUCIÓN NÚMERO 0000586 DEL

14 MAR 2017

"Por la cual se emite Concepto vinculante previo al establecimiento de una estación de peaje denominada Pamplonita ubicada en el PR 7B+230, se establecen las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas Pamplonita y Los Acacios, y se dictan otras disposiciones"

En cualquier caso, si el concesionario evidencia inconsistencias o fraude en la entrega de la documentación requerida en este numeral, negará la solicitud.

ii. Vehículos de servicio público

Para acreditar la calidad de beneficiario de vehículo de servicio público de las categorías IE y IIE, el propietario del vehículo deberá presentar una solicitud escrita dirigida al concesionario, indicando las placas del vehículo, así como la dirección, teléfono, y correo electrónico del solicitante, y anexando los siguientes documentos:

- Fotocopia de la cédula de ciudadanía del propietario del vehículo.
- Certificado de existencia y representación de la empresa de transporte a la cual está vinculado el vehículo de categoría I o II, expedido dentro de los 20 días anteriores a la presentación de la solicitud. Para los vehículos que tienen vinculación transitoria de conformidad con la ley deberán aportar un certificado de la empresa a la cual prestan el servicio
- Fotocopia de la licencia de tránsito del vehículo de categoría I o II, en la que conste que es de propiedad del solicitante. Si el vehículo fuere de propiedad de una compañía de financiamiento comercial, el solicitante deberá presentar la licencia de tránsito junto con una certificación de dicha compañía en la cual se indique que el solicitante ostenta la tenencia legítima del vehículo.
- Fotocopia de la resolución de habilitación de la empresa de servicio público a la cual está vinculado el vehículo, en la cual conste que está autorizada para operar en alguna de las rutas exigidas en esta Resolución para la categoría especial de la estación de peaje.
- Fotocopia de la tarjeta de operación vigente.
- Fotocopia del SOAT y del certificado de revisión técnico mecánica y de gases vigentes.
- Certificado expedido por el representante legal de la empresa de transporte, en el que se indique que el vehículo se encuentra vinculado y que presta el servicio de transporte en la ruta respectiva.
- No tener sanciones vigentes por infracción a las normas de tránsito.

En cualquier caso, si el Concesionario evidencia inconsistencias o fraude en la entrega de la documentación requerida en este numeral, negará la solicitud.

iii. Frecuencia Mínima:

Para mantener el beneficio de la tarifa especial diferencial en las categorías IE y IIE, el vehículo respectivo deberá transitar por la estación de peaje Pamplonita, con una frecuencia mínima de:

- Ocho (8) viajes (ida y vuelta) al mes, equivalente a dieciséis (16) pasadas por el peaje.

En el evento en que el beneficiario no cumpla con dicha frecuencia mínima durante dos (2) meses, en un periodo de seis (6) meses consecutivos, será retirado el beneficio.

El usuario que haya perdido el beneficio por esta razón, sólo podrá solicitarlo nuevamente con posterioridad al transcurso de seis (6) meses contados desde la pérdida.

Parágrafo 3: Procedimiento para acceder al beneficio- Vehículos particulares y Servicio público:

Una vez recibida la documentación el concesionario y la interventoría del contrato en un plazo no superior a un (1) mes, verificará el estado del beneficio otorgado y el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente acto administrativo, vencido este término, informará mediante comunicación escrita al interesado el otorgamiento o no del beneficio.

RESOLUCIÓN NÚMERO

0000586

DEL

14 MAR 2017

DE 2017 No. 7

"Por la cual se emite Concepto vinculante previo al establecimiento de una estación de peaje denominada Pamplanita ubicada en el PR 78+230, se establecen las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas Pamplanita y Las Acacias, y se dictan otras disposiciones"

En el evento que sea otorgada el beneficio, el interesado en un plazo no superior a los 15 días hábiles siguientes al recibo de la comunicación, deberá presentarse al Concesionario quien deberá instalar la TIE, previa validación de identidad tanto del beneficiario como del vehículo.

Hasta tanto la Tarjeta de Identificación Electrónica (TIE) por el Concesionario no sea instalada en el vehículo correspondiente, el usuario deberá cancelar las tarifas plenas vigentes establecidas para la estación de Peaje.

El Concesionario informará a la interventoría y al supervisor de la Agencia Nacional de Infraestructura con una periodicidad mensual, la información actualizada relacionada con el listado de los usuarios beneficiarios, los pasos mínimos efectuados por los vehículos de la tarifa especial diferencial, usuarios inactivos, usuarios con pérdida de beneficio y usuarios en trámite. Igualmente enviará la lista de las personas que pretendan acceder a la tarifa diferencial, compuesta por los nuevos solicitantes a quienes lo hubiesen obtenido y posteriormente perdieron la calidad de usuario beneficiario, siempre y cuando, la causa no corresponda a fraude para acceder a la calidad de usuario beneficiario de la tarifa especial diferencial o al mal uso del beneficio mientras se tuvo la calidad de usuario beneficiario.

Parágrafo 4: Los usuarios activos de las tarifas especiales diferenciales establecidas, podrán solicitar el cambio de la tarjeta, en los siguientes casos:

1. Por pérdida o hurto de la tarjeta.
2. Por deterioro grave.
3. Por rotura del vidrio panorámico del vehículo.
4. Por cambio de vehículo por parte del usuario beneficiario, el titular deberá presentar al concesionario además del oficio que solicita el cambio de 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 ANI.

Parágrafo 5: No se acepta cambio de Tarjeta de Identificación Electrónica (TIE) por cambio de Propietario del vehículo con TIE, dado que el beneficiario es la persona que cumple los requisitos de residencia, más no el vehículo. Será posible acceder a este beneficio, si el nuevo propietario cumple los requisitos exigidos en la presente Resolución.

El usuario de la tarifa especial diferencial deberá en un término no superior a los quince (15) días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho, dirigirse a las Oficinas de la Concesión, para tramitar la solicitud con la información actualizada del beneficio, adjuntando:

- a) Oficio solicitando el cambio de Tarjeta de Identificación Electrónica (TIE)
- b) La tarjeta original o en su defecto copia del denuncia por pérdida de la tarjeta o hurto del vehículo, según sea el caso.
- c) Fotocopia de la cédula de ciudadanía.
- d) Fotocopia de la Licencia de Tránsito del nuevo vehículo.
- e) Recibo de pago de la Tarjeta de Identificación Electrónica (TIE).
- f) Para los beneficiarios - propietarios y/o con contrato de leasing, certificado de vinculación a las cooperativas o empresas habilitadas para prestar el servicio en el área de influencia.

Además del cumplimiento de los requisitos señalados anteriormente, deberán:

- No tener sanciones por infracción a las normas de tránsito.
- No podrá ser aprobado más de un (1) vehículo por unidad familiar.

Parágrafo 6: El beneficiario de la tarifa especial diferencial establecida en esta Resolución, perderá el beneficio en los siguientes eventos:

"Por la cual se establece el Concepto vinculante previo al establecimiento de una estación de peaje denominada Pamplonita ubicada en el PR 78+230, se establecen las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas Pamplonita y Los Acacios, y se dictan otras disposiciones"

- Para los beneficiarios de la categoría IE de servicio particular, cuando el beneficiario ha cambiado de residencia a un Municipio distinto a los previstos en esta Resolución para la estación respectiva.
- Por venta del vehículo asociado al beneficio o la pérdida de tenencia del mismo. En este caso, el beneficiario deberá informar tal hecho al concesionario y podrá solicitar el beneficio para otro vehículo que cumpla con los requisitos establecidos en esta Resolución
- Para los beneficiarios de las categorías IE y IIE de servicio público, cuando el vehículo asociado al beneficio se desvincule de la empresa transportadora acreditada en la solicitud.
- Cuando se evidencie fraude o inconsistencias en cualquiera de los documentos entregados con la solicitud.
- Cuando se evidencie que el beneficiario está comercializando con el derecho a la tarifa diferencial.
- Cuando el vehículo beneficiado se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano.

Parágrafo 7: Las tarifas especiales diferenciales establecidos en el presente artículo para las estación de peaje denominada Pamplonita iniciarán su recaudo conforme al parágrafo del artículo 2 del presente acto administrativo y siempre que los beneficiarios cumplan las condiciones establecidas en el presente artículo.

Parágrafo 8: La tarjeta de Identificación Electrónica (TIE) será el único medio válido para identificar los beneficiarios y los vehículos asignados para la aplicación de la tarifa especial diferencial, sin ella, ningún usuario podrá acceder a las tarifas especiales diferenciales.

Cada usuario beneficiario de la tarifa especial diferencial, deberá asumir los costos de adquisición y reposición de la tarjetas de identificación electrónica (TIE) y permitir de manera posterior su instalación por personal autorizado por el concesionario y/o entidad a cargo del corredor vial. El Concesionario validará el costo de la tarjeta de Identificación Electrónica (TIE) con la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y las condiciones de reposición de la misma.

Artículo 4: Establecer las siguientes categorías vehiculares y tarifas a cobrar en la Estación de Peaje "Los Acacios":

Estación de Peaje Los Acacios

CATEGORÍAS	DESCRIPCIÓN	TARIFAS Pesos constantes 31 de dic 2015 (no incluye Fondo de Seguridad Vial)
Categoría I	Automóviles, camperos y camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla	\$4.900
Categoría II	Buses, busetas y microbuses con eje trasero de doble llanta	\$7.000
Categoría III	Camiones pequeños de dos ejes.	\$7.000
Categoría IV	Camiones grandes de dos ejes.	\$7.000
Categoría V	Camiones de tres y cuatro ejes.	\$15.900
Categoría VI	Camiones de cinco ejes	\$20.500
Categoría VII	Camiones de seis ejes o más	\$23.300

Parágrafo: A partir de la fecha de entrega de la Estación de Peaje "Los Acacios", establecida en el Contrato de Concesión que resulte del Proceso de Selección No. VJ-VE-APP-IPB-001-2016, el

"Por la cual se emite Concepto vinculante previo al establecimiento de una estación de peaje denominada Pamplonita ubicada en el PR 78+230, se establecen las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas Pamplonita y Las Acacias, y se dictan otras disposiciones"

Concesionario entrará a operar directamente este peaje y las tarifas a cobrar serán las que se determinan en el presente artículo, mientras tanto, se mantendrán vigentes las tarifas que rigen bajo el contrato de concesión N° 006 de 2007, suscrito con la Concesionaria San Simón S.A.

Artículo 5: A las tarifas de peaje de que trata la presente resolución, se le adicionará el valor de doscientos pesos m/cte. (\$200), por cada vehículo que transite por las Estaciones de Peaje, destinada a adelantar programas de seguridad en las carreteras a cargo de la Nación.

Artículo 6: Las tarifas de peaje de que trata la presente Resolución se actualizarán cada año, conforme lo establecido a continuación:

"...)

Método de Actualización de las Tarifas.

La Agencia Nacional de Infraestructura ANI indica que el inicio del cobro de la tarifa, se hará en los primeros diez (10) días del mes siguiente a aquel en el que se haya firmado el Acta de Terminación de cada Unidad Funcional. La actualización de las tarifas para el inicio del cobro de esta nueva estructura tarifaria se llevará a cabo aplicando la siguiente fórmula:

$$\text{TarifaSR}_t = \text{Tarifa}_r * \left(\frac{\text{IPC}_{t-1}}{\text{IPC}_r} \right)$$

Dónde:

TarifaSR _t	Para cada categoría de vehículos y cada Estación de Peaje es el valor de la Tarifa actualizada en Pesos corrientes del año t, sin el redondeo a la centena
Tarifa _r	Valor de la tarifa expresada en pesos constantes del Mes de Referencia, establecida en la Sección 4.2 (a)
IPC _{t-1}	IPC del año inmediatamente anterior al año en que se firma el Acta de Terminación de la Unidad Funcional correspondiente
IPC _r	IPC del Mes de Referencia
t	Año de Actualización de la tarifa

Una vez se establezca la tarifa sin el redondeo a la centena, se le adicionarán las tasas correspondientes al Fondo de Seguridad Vial y este resultado se ajustará a la centena más cercana de acuerdo con la siguiente fórmula

$$\text{TarifaUsuario}_t = \text{Redondeo100} * [\text{TarifaSR}_t + \text{FSV}_t]$$

Dónde,

TarifaUsuario _t	Valor actualizado de la tarifa para el año t.
TarifaSR _t	Para cada categoría de vehículos y cada Estación de Peaje es el valor de la Tarifa ajustada con la variación del IPC expresada en Pesos corrientes del año t, sin el redondeo a la centena
FSV _t	Es el valor del aporte al Fondo de Seguridad Vial para el año t vigente al momento del cálculo, expresado en Pesos corrientes del año t.
Redondeo100	Función que redondea un número al múltiplo de cien (100) más cercano. Redondea hacia la centena superior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es mayor o igual a cincuenta (50). Redondea hacia la centena inferior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es menor que cincuenta (50)

RESOLUCIÓN NÚMERO 0000586 DEL

14 MAR 2017

No. 10

"Por la cual se emite Concepto vinculante previo al establecimiento de una estación de peaje denominada Pamplonita ubicada en el PR 78+230, se establecen las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas Pamplonita y Los Acacios, y se dictan otras disposiciones"

Para la segunda y posteriores actualizaciones, las tarifas serán ajustadas utilizando las fórmulas establecidas a continuación. Las tarifas de la(s) Estación(es) de Peaje regirán desde el dieciséis (16) de enero de cada año hasta el quince (15) de enero del año siguiente.

$$\text{TarifaSR}_t = \text{Tarifa}_{t-1} * \left(\frac{\text{IPC}_{t-1}}{\text{IPC}_{t-2}} \right)$$

TarifaSR _t	Para cada categoría de vehículos y cada Estación de Peaje es el valor de la Tarifa actualizada en Pesos corrientes del año t, sin el redondeo a la centena
Tarifa _{t-1}	Corresponde a la tarifa cobrada al usuario del periodo inmediatamente anterior restándole la tarifa del Fondo de Seguridad Vial (FSV) o cualquier sobretasa o similar que tenga destinación diferente al Proyecto, cobrada del año inmediatamente anterior
IPC _{t-1}	IPC de Diciembre del año inmediatamente anterior al año t de actualización
IPC _{t-2}	IPC de Diciembre del año inmediatamente anterior al año t-1
t	Año de Actualización de la tarifa

Una vez se establezca la tarifa sin el redondeo a la centena, para el cálculo de la tarifa a cobrar al usuario para cada categoría de vehículos y cada estación de peaje, se le adicionará la tasa correspondientes al Fondo de Seguridad Vial de acuerdo con la Resolución de peaje y se redondeará a la centena más cercana de acuerdo con la siguiente fórmula

$$\text{TarifaUsuario}_t = \text{Redondeo100} * [\text{TarifaSR}_t + \text{FSV}_t]$$

Donde,

TarifaUsuario _t	Para cada categoría de vehículos y cada estación de peaje es el valor de la tarifa a pagar por el usuario para el año t.
TarifaSR _t	Para cada categoría de vehículos y cada Estación de Peaje es el valor de la Tarifa actualizada en pesos corrientes del año t, sin el redondeo a la centena
FSV _t	Es el valor del aporte al Fondo de Seguridad Vial para el año t vigente al momento del cálculo, expresado en Pesos corrientes del año t.
Redondeo100	Función que redondea un número al múltiplo de cien (100) más cercano. Redondea hacia la centena superior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es mayor o igual a cincuenta (50). Redondea hacia la centena inferior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es menor que cincuenta (50)".
t	Año de actualización de la tarifa"

La anterior conforme a lo establecido en el concepto vinculante soportado en el oficio 20163210661262 de 2016, radicado en el Ministerio de Transporte por la Agencia Nacional de Infraestructura, a través del cual hizo entrega del estudio de peajes para el proyecto de asociación pública privada de iniciativa pública, corredor vial Pamplona - Cúcuta.

Artículo 7: Seis (6) meses antes de la instalación de las casetas de peaje, la Agencia Nacional de Infraestructura y el concesionario deberán socializarlas con las comunidades del sector.

RESOLUCIÓN NÚMERO 0000586 DEL 14 MAR 2017 DE 2017 No. 11

"Por la cual se emite Concepto vinculante previo al establecimiento de una estación de peaje denominada Pamplonita ubicada en el PR 78+230, se establecen las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje denominadas Pamplonita y Las Acacias, y se dictan otras disposiciones"

Artículo 8. La Agencia Nacional de Infraestructura deberá tener en sus archivos todos los documentos (antecedentes) que sirvieran de sustento para la expedición de presente acto administrativo y tenerlos a disposición de las autoridades que los requieran.

Artículo 9: La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga la Resolución N° 5827 del 21 de Diciembre de 2015 y las demás disposiciones que le sean contrarias.

Dada en Bogotá D.C., a los

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

14 MAR 2017

JORGE EDUARDO ROJAS GIRALDO
Ministro de Transporte

Mayra Piedad León Vega - Abogada Gerencia Jurídica de Estructuración - ANI
Juan José Aguilar Higuera - Abogado - Gerencia Jurídica de Estructuración - ANI
Alexander Monroy Rodríguez - Abogado - Gerencia Jurídica de Estructuración - ANI
Juan Camilo Ramírez Barón - Asesor Técnico Vicepresidencia de Estructuración - ANI
Kelly Johanna Martín Alvarado - Asesora Financiera Vicepresidencia de Estructuración - ANI
Lizila Milena Durán - Asesora Financiera Vicepresidencia de Estructuración - ANI
Diego Andrés Beltrán Hernández - Gerente Jurídico de Estructuración - ANI
Andrés Hernández Florián - Gerente Financiera Vicepresidencia de Estructuración - ANI
Camilo Jaramillo Benítez - Vicepresidente de Estructuración - ANI
Fernando Ingui Mejía - Vicepresidente Jurídico ANI
Dimitri Zaninovich - Viceministro de Infraestructura
Jorge Eliacer Rivillas - Asesor Despacho Ministro
Asinid Fortuich Pérez - Jefe Oficina Regulación Económica Ministerio de Transporte
Amparo Latorre Zuluaga - Jefe Oficina Asesora Jurídica Ministerio de Transporte (E)
Claudia Montoya - Grupo Conceptos y Apoyo Legal Ministerio de Transporte

114



Documento firmado digitalmente



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 1 de 2

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000310431



Fecha: 03-10-2022

Bogotá, D.C.

Señor

EDUARDO ALFONSO CORREA VALENCIA
edualcova@yahoo.es

ASUNTO: Respuesta derecho de petición solicitud de información. *RAD E: 20224091052962 del 19 de septiembre de 2022* Proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Corredor Accesos Cali y Palmira. Contrato de Concesión Bajo el Esquema de APP No.001 de 2021.

Respetado señor Correa,

En atención al derecho de petición por el cual solicita: "...En entrevista al diario El Tiempo del 06 de julio de 2000, se dice que en la jurisdicción del municipio de Palmira se instalarán tres (3) nuevas estaciones de peajes así: Paso de La Torre; Rozo y Cencar. PETICION: Copia del concepto vinculante previo al establecimiento del peaje que debe cobrarse por el uso de vías a cargo de la Nación...", la Agencia Nacional de Infraestructura se pronuncia en lo de su competencia en sus siguientes términos:

En virtud del proceso VJ-VE-APP-IPB-001-2020 de 6 de abril de 2020, la ANI adjudicó y celebró con la Sociedad CONCESIONARIA RUTAS DEL VALLE S.A.S., el Contrato de Concesión No.001 del 9 de junio de 2021, cuyo objeto, de conformidad con lo señalado en el numeral 2.1 "Objeto" de la parte general del contrato, es: "El presente Contrato de concesión bajo un esquema de asociación público privada de Iniciativa Pública en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para que, de conformidad con lo previsto en este contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del Proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1."

Es importante manifestar respecto de su pregunta que de conformidad con los documentos del contrato y sus apéndices no está prevista la instalación de nuevas estaciones de peaje manteniendo la ya existentes para la financiación del proyecto a saber: Villa Rica, Mediacanoa, Paso La Torre, Cencar-Rozo, CIAT, Estambul y Cerrito. De esta manera esperamos haber atendido su solicitud.

Atentamente,

EGNNA DORAYNE FRANCO MÉNDEZ

Gerente de Proyectos – Vicepresidencia Ejecutiva

Anexos: Correo Electronico y Word

cc: 1) INSTITUTO NACIONAL DE VIAS-INVIAAS atencionciudadano@invias.gov.co BOGOTA D.C.

Proyectó: Paula Alejandra Castro Rodríguez – Aux. ingeniería Proyecto NMVVC Accesos Cali y Palmira
VoBo: ALFREDO CAMACHO SALAS 1, EGNNA DORAYNE FRANCO MENDEZ

ANI

EGNNA DORAYNE FRANCO MEND
2022.10.03 08:55:19
Firmado Digitalmente
Agencia Nacional de
Infraestructura
O=AGENCIA NACIONAL DE INFRAES
E=efranco@ani.gov.co
Llave Pública
RSA/2048 bits

113



Documento firmado digitalmente



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Nro Rad Padre: 20224091052962
Nro Borrador: 20225000056347
GADF-F-012

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 2 de 2

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20225000310431

Fecha: 03-10-2022



JUZGADO SEGUNDO DE EJECUCIÓN DE PENAS Y MEDIDAS DE SEGURIDAD
PALMIRA – VALLE DEL CAUCA

Noviembre veintinueve (29) de dos mil veintidós (2022)

SENTENCIA DE TUTELA Nro. 099.	
Referencia:	Acción de Tutela de Primera Instancia
Radicación Nro.:	76-520-31-87-002-2022-00106-00
Accionante:	Eduardo Alfonso Correa Valencia
Accionado:	Agencia Nacional de Infraestructura –ANI–

1. OBJETO DE LA DECISIÓN:

Proferir el fallo que en derecho corresponda respecto a esta acción de tutela promovida por el señor por el señor EDUARDO ALFONSO CORREA VALENCIA, contra la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA -ANI-, por la presunta vulneración a su derecho fundamental de petición. Trámite que se hizo extensivo al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS –INVÍAS-.

2. ANTECEDENTES:

2.1. Pretensiones.

Con la impetración del presente recurso constitucional, el accionante pretende que se le tutele su derecho de petición y, con ello, que se le ordene a la entidad accionada que dé respuesta a la solicitud impetrada desde 4 de octubre de 2022, radicada con el Nro. 107296.

2.2. Fundamentos fácticos.

Al fundamentar el presente recurso constitucional, el accionante manifiesta que, el 4 de octubre de 2022, presentó un derecho de petición ante el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS –INVÍAS-; pero, al día siguiente (5 de octubre hogaño), dicha entidad le informa que corrió traslado de la misma ante la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA –ANI-. No obstante, a la fecha de presentación del presente medio de control, no ha recibido respuesta.

2.3. Réplicas.

2.3.1. La AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA –ANI- solicita que se declare la carencia actual de objeto por hecho superado, ya que mediante misiva radicada con ANI Nro. 20225000330481 del 18 de octubre de 2022, notificada al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS –INVÍAS- a través del correo electrónico «*atencionciudadano@invias.gov.co*», se respondió de fondo la solicitud incoada por el accionante, pues fue esa última entidad citada la que le remitió la deprecación de marras por competencia, por oficio DTE-GP 60656 del día 4 de ese mismo mes y año.

2.3.2. La TERRITORIAL VALLE del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS –INVÍAS- pide ser excluido del presente trámite tutelar y exonerado de toda responsabilidad. En ese sentido, indica que, de conformidad con el artículo 21 de la Ley 1437 de 2011, sustituido por el artículo 1º de la Ley 1755 de 2015, y estando dentro del término legal, informó al peticionario que su solicitud fue trasladada a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA –ANI-, por competencia.

3. CONSIDERACIONES:

Como condición previa es necesario examinar si se dan en el caso bajo estudio los presupuestos procesales para dictar el fallo.

3.1. Demanda en forma.

En el entendido que la acción de tutela ha sido prevista desde la Carta Política como instrumento para la protección de los derechos fundamentales, por ende, de indiscriminado acceso para todas las personas, ha sido despejada de formalismos especiales y solo impone unos mínimos de información que permiten concitar el aparato jurisdiccional para que aborde el caso concreto que, a la sazón, se cumplen aquí satisfactoriamente en términos del artículo 14 del Decreto 2591 de 1991.

3.2. Competencia del juez.

Corresponde a este Juzgado el conocimiento de esta acción constitucional, de conformidad con lo establecido por el propio artículo 86 de la Constitución Nacional, el artículo 37 del Decreto 2591 de 1991 y el Decreto 1069 de 2015 modificado por el Decreto 1983 de 2017 (artículo 2.2.3.1.2.1.) y el Decreto 333 de 2021.

3.3. Legitimación para actuar.

Entendiendo la legitimación en la causa por activa, como la capacidad para actuar y para ser parte en el asunto, el mismo artículo 86 de la Carta preceptúa que, toda persona, incluidos los extranjeros que se encuentren en el país, tiene la facultad de impetrar ante los jueces de la República, ya sea *«por sí misma o por quien actúe a su nombre»*, la acción de tutela para lograr la protección de los derechos fundamentales, cuando estos se hallen quebrantados o amenazados por una autoridad pública o un particular. En esa dirección, el artículo 10 del Decreto 2591 de 1991, permite invocar dicho amparo directamente por el afectado, por su representante legal, apoderado judicial, o a través de un agente oficioso.

A la sazón, es claro que el señor EDUARDO ALFONSO CORREA VALENCIA como persona natural y mayor de edad, con plena capacidad de ejercicio, ostenta legitimidad para actuar en nombre propio en la presente acción de amparo constitucional, pues, advierte vulnerado su derecho fundamental.

3.4. Problema jurídico.

De acuerdo con los hechos expuestos por la parte accionante y las pruebas regularmente incorporadas a la actuación, le corresponde a esta judicatura determinar, a guisa de problema jurídico, si el derecho fundamental de petición del accionante se encuentran amenazado o transgredido por las entidades involucradas al no haber dado respuesta a su derecho de petición presentado desde el 4 de octubre de 2022, con el radicado con el Nro. 107296; o, por el contrario, si con la actuación develada por dichos entes, se genera el fenómeno jurídico de la carencia actual de objeto por hecho superado.

3.5. Caso concreto.

3.5.1. El derecho de petición se encuentra consagrado en el artículo 23 de la Constitución Política, el cual es del siguiente tenor literal: *«[t]oda persona tiene derecho a presentar peticiones respetuosas a las autoridades por motivos de interés general y a obtener pronta resolución.»*. Al respecto la Corte Constitucional ha sentado que este derecho adquiere el carácter de fundamental porque se erige incuestionable como el adecuado e idóneo *instrumento* de participación democrática dentro de un Estado Social

de Derecho como se pregona por el artículo 1º de la misma Norma de Normas¹, esto, en concordancia con lo presupuestado en el preámbulo de la misma, pues, el pueblo colombiano, mediante el constituyente del 91, tuvo como objeto el fortalecimiento de la Unidad Nacional de la Nación y proteger a sus integrantes dentro de un «(...) *marco jurídico, democrático y participativo que garantice un orden político, económico y social justo* (...)». En ese sentido, el derecho de petición no solo es una herramienta de participación, sino que, además, por medio de este se puede pretender la materialización efectiva de otros derechos constitucionales, tales como, el de información, la libre expresión, la salud, la seguridad social, etc.².

Jurisprudencialmente se ha delineado que para que el derecho de petición se entienda protegido y garantizado, se debe satisfacer el núcleo esencial del mismo. Dicho núcleo se encuentra delimitado, primero, por una **resolución pronta y oportuna** respecto al objeto que se pide, esto es, que se dé en los términos legales establecidos para ella; segundo, por una contestación que sea de **fondo, clara, precisa y congruente**; y, tercero, que sea **puesta en conocimiento** de quien formuló la solicitud. Sin embargo, hay que advertir que lo anterior, no significa que la solución debe satisfacer plenamente las pretensiones del impetrante.

Los elementos que estructuran ese núcleo esencial del derecho de petición fueron descritos por el Alto Colegiado Constitucional así:

Según se estableció en las **sentencias C-818 de 2011 y C-951 de 2014**, los referidos elementos del núcleo esencial del derecho de petición pueden describirse de la siguiente manera:

- (i) La **pronta resolución** constituye una obligación de las autoridades y los particulares de responder las solicitudes presentadas por las personas en el menor plazo posible, sin que se exceda el tiempo legal establecido para el efecto, esto es, por regla general, 15 días hábiles. Para este Tribunal es claro que el referido lapso es un límite máximo para la respuesta y que, en todo caso, la petición puede ser solucionada con anterioridad al vencimiento de dicho interregno. Mientras ese plazo no expire el derecho no se verá afectado y no habrá lugar al uso de la acción de tutela.
- (ii) La **respuesta de fondo** hace referencia al deber que tienen las autoridades y los particulares de responder materialmente a las peticiones realizadas. Según esta Corte, para que no se vulnere el derecho fundamental de petición, la respuesta debe observar las siguientes condiciones: a) **claridad**, esto es que la misma sea inteligible y que contenga argumentos de fácil comprensión; b) **precisión**, de manera que la respuesta atienda directamente a lo solicitado por el ciudadano y que se excluya toda información impertinente y que conlleve a respuestas evasivas o elusivas; c) **congruencia**, que hace referencia a que la respuesta esté conforme con lo solicitado; y por último, d) **consecuencia** en relación con el trámite dentro del cual la solicitud

¹ Corte Constitucional. Sentencia T-495 de 1992.

² Corte Constitucional. Sentencia C-007 de 2017.

es presentada, *“de manera que, si la respuesta se produce con motivo de un derecho de petición elevado dentro de un procedimiento del que conoce la autoridad de la cual el interesado requiere la información, no basta con ofrecer una respuesta como si se tratara de una petición aislada o ex novo, sino que, si resulta relevante, debe darse cuenta del trámite que se ha surtido y de las razones por las cuales la petición resulta o no procedente”*.

Ahora bien, este Tribunal ha aclarado que la resolución de la solicitud no implica otorgar lo pedido por el interesado, en tanto, **existe una diferencia entre el derecho de petición y el derecho a obtener lo pedido**. En efecto, la **sentencia C-510 de 2004** indicó que *“el derecho de petición se ejerce y agota en la solicitud y la respuesta. No se decide propiamente sobre él (materia de la petición), en cambio si se decide por ejemplo sobre el reconocimiento o no del derecho subjetivo invocado ante la administración para la adjudicación de un baldío, el registro de una marca, o el pago de una obligación a cargo de la administración”*. Así, **el ámbito de protección constitucional de la petición se circunscribe al derecho a la solicitud y a tener una contestación para la misma**, en ningún caso implica otorgar la materia de la solicitud como tal.

(iii) La **notificación de la decisión** atiende a la necesidad de poner al ciudadano en conocimiento de la decisión proferida por las autoridades, ya que lo contrario, implicaría la desprotección del derecho de petición. La notificación en estos casos, se traduce en la posibilidad de impugnar la respuesta correspondiente. Frente a este elemento del núcleo esencial de la petición, esta Corte ha explicado que es la administración o el particular quien tiene la carga probatoria de demostrar que notificó al solicitante su decisión, pues el conocimiento de ésta hace parte del intangible de ese derecho que no puede ser afectado.³ (Negrillas del texto original)

3.5.2. Dilucidados los elementos que comportan el núcleo esencial del derecho de petición acorde con las valoraciones de la Corte Constitucional, no está demás resaltar la diferenciación que, con ocasión a la respuesta, esa misma corporación ha establecido entre el derecho de petición y el derecho a lo pedido, ya que no es imperativo para la administración dar una respuesta positiva⁴. Así pues, al decir de esa Corporación puntualizó:

En primer lugar cabe señalar que existe una diferencia esencial entre el derecho de petición y el derecho a lo pedido, en cuanto el primero de ellos, consagrado en el artículo 23 de la Carta, hace referencia a la facultad que tienen las personas de elevar solicitudes respetuosas ante las autoridades, en la seguridad de obtener de ellas una pronta y oportuna respuesta que debe hacerse conocer en debida forma al interesado, y que materialmente responda las inquietudes o asuntos planteados. Este derecho, en los distintos aspectos que lo componen y que han sido analizados por la doctrina de la Corte, puede ser objeto de amparo constitucional en sí mismo y con independencia del contenido de las peticiones. Al respecto se pueden consultar, entre muchas otras, las sentencias T-418 de 1992 (Sala Séptima de Revisión), T-575 de 1994 y T-228 de 1997 (Sala Quinta de Revisión) y T-125 de 1995 (Sala Tercera de Revisión).

Por su parte, el derecho a lo pedido hace alusión a aquel que se pretende defender, o cuyo reconocimiento se busca a través del ejercicio del derecho de petición. El objeto de la solicitud, que no interesa para los fines de la garantía constitucional, en los términos expuestos, tiene en cambio relevancia frente a la normatividad que regula

³ Corte Constitucional. Sentencia C-007 de 2017.

⁴ Corte Constitucional. Sentencia T-867 de 2013.

el ejercicio de esos otros derechos, canalizados en su ejercicio por la vía de la solicitud elevada ante la autoridad competente. Esta, respecto del fondo de la petición, no está obligada a absolverla favorablemente y, en todo caso su decisión, si así lo quiere el solicitante por considerar que sus derechos son violados con la respuesta negativa, está llamada a debatirse ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo, en tanto, como lo ha dicho la jurisprudencia, ya no está en juego el derecho fundamental de que trata el artículo 23 de la Carta, "sino otros derechos, para cuya defensa existen las vías judiciales contempladas en el Código Contencioso Administrativo y, por tanto, respecto de ella -esa hipótesis- no cabe la acción de tutela salvo la hipótesis del perjuicio irremediable (artículo 86 C.N.)" (Cfr. Sentencia T-242 del 23 de junio de 1993).⁵ (Subrayas adrede)

También ha sentado la doctrina constitucional que:

El derecho de petición faculta a toda persona a elevar solicitudes respetuosas a las autoridades públicas –y en casos especiales a los particulares–, e involucra al mismo tiempo la obligación para la autoridad pública de emitir una respuesta que, si bien no tiene que ser favorable a las pretensiones del peticionario, sí debe ser oportuna, resolver de fondo lo requerido por el peticionario y ser puesta en conocimiento del mismo.

(...) el derecho de petición exige por parte de las autoridades, una decisión de fondo a lo requerido por el ciudadano. Esto implica la proscripción de respuestas evasivas o abstractas, ello no quiere decir que necesariamente la respuesta deba ser favorable. La respuesta de fondo implica un estudio sustentado del requerimiento del peticionario, acorde con las competencias de la autoridad frente a la que ha sido presentada la petición.⁶ (Subrayas del juzgado)

3.5.3. Aterrizando en el *sub lite*, de acuerdo con los elementos facticos develados y el material probatorio arribado durante el transcurso de este sendero tutelar, se tiene que el accionante, haciendo uso de su derecho de petición, en ejercicio pues del fundamental derecho contemplado en el artículo 23 de la Norma Superior, reglamentado por la Ley 1755 de 2015, el 19 de julio de 2022, inicialmente, el 4 de octubre de 2022, y con el radicado Nro. 107296, solicitó ante la INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS –INVÍAS– «(...) copia del concepto vinculante, previo al establecimiento de los peajes antes mencionados [haciendo referencia a CIAT, Estambul, Paso de La Torre, Roza y Cencar], que debe cobrarse por el uso de vías a cargo de la Nación, según el artículo 5 numeral 14 del Decreto 2053 de 2003 y artículo 6.14 del Decreto 87 de 2011»⁷. Seguidamente, mediante oficio Nro. SA-GARC 61924 del subsiguiente 10 de octubre hogaño⁸, dicha entidad procedió a remitir tal deprecación, por competencia, a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA –ANI-. No obstante, a la fecha de presentación de este recurso constitucional, la *petitum* de marras no había sido respondida.

⁵ Corte Constitucional. Sentencia T-063 de 2000.

⁶ Corte Constitucional. Sentencia T-411 de 2013.

⁷ Ver documento «005AnexosTutela.pdf», p. 1.

⁸ *Ibid.* p. 4.

Por su parte, al descender traslado a este medio de control, la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA –ANI- escuda su defensa en la ocurrencia de un hecho superado y por lo tanto, suplicó que se declarara la carencia actual de objeto. En ese sentido, argumentó que, mediante radicado ANI Nro. 20225000330481 del 18 de octubre de 2022, procedió a responder de fondo el derecho de petición presentado por el accionante a través del correo electrónico «*atencionciudadano@invias.gov.co*», el cual había sido remitido por el INVÍAS, por medio de oficio DTE-GP 60656 del día 4 de ese mismo mes y año. Posteriormente, arriba copia del oficio identificado ANI Nro. 20225000310431 del 3 de octubre hogaño, dirigido al *e-mail* del peticionario, esto es, «*edualcova@yahoo.es*», en respuesta al «(...) *derecho de petición solicitud de información. *RAD_E: 20224091052962 del 19 de septiembre de 2022* Proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Corredor Accesos Cali y Palmira. Contrato Concesión Bajo el Esquema de APP No.001 de 2001*»⁹; empero, no aporta prueba de que la misma haya sido notificada al interesado.

En ese orden de cosas, se vislumbra que los hechos que motivaron el presente medio de control y la circunstancias sobre las cuales basa su defensa el ente vinculado, no presentan ningún nexo causal. En primer lugar, porque la petición de la cual se reclama su resolución, corresponde a aquella que se impetró el 4 de octubre de 2022, ante la entidad encartada con el radicado Nro. 107296 y que, posteriormente, amén a lo reglado en el artículo 21 de la Ley 1437 de 2011, modificado por el artículo 1º de la Ley 1755 de 2015, al no ser el competente para resolver de fondo la deprecación, fue trasladada a la ente vinculado mediante oficio Nro. SA-GARC 61924 del subsiguiente día 10. Y, en segundo orden, la solicitud a la cual refiere haber respondido la ANI, corresponde a la formulada desde el 19 de septiembre hogaño, identificada con el Nro. 20224091052962. Luego, al tratarse de dos hechos completamente diferentes, desdibuja cualquier posibilidad de decretar que, en el *sub lite*, se ha presentado un hecho superado; por el contrario, a lo que si se arriba, es a la penosa conclusión de que la deprecación objeto de este trámite tutelar, aún continúa sin ser atendida y, a la postre, la configuración diáfana de un silencio administrativo que, como ya se ha dicho bastante por la jurisprudencia y la doctrina patria, es prueba incontrovertible de que se ha violado el derecho de petición¹⁰.

Por consiguiente, se le impartirá orden a la agencia vinculada para que, en el término de 48 horas, contadas a partir de la notificación de este proveído, otorgue una

⁹ Ver documento «010ComplementoRespuestaAni.pdf». p. 3.

¹⁰ Sentencia T-377 de 2000.

respuesta de fondo, clara, precisa y congruente a la solicitud impetrada por la accionante el 4 de octubre de 2020, con el radicado Nro. 107296, y que le fuera trasladada por competencia a través de misiva SA-GARC 61924 del subsiguiente día 10, por el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS –INVÍAS-. Para ello, deberá tener en cuenta lo dispuesto en el numeral 1º del artículo 14 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en el sentido de que, como ya ha pasado un tiempo más que prudencial y no se resolvió sobre los documentos requeridos, la misma no podrá negar la entrega de estos, sin perjuicio de las expensas que deba asumir la interesada.

4. DECISIÓN:

Con base en lo expuesto, el **JUZGADO SEGUNDO DE EJECUCIÓN DE PENAS Y MEDIDAS DE SEGURIDAD DE PALMIRA – VALLE DEL CAUCA**, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Constitución y la ley,

RESUELVE:

PRIMERO: TUTELAR el derecho de petición del señor EDUARDO ALFONSO CORREA VALENCIA, por las razones expuestas en la parte motiva de este proveído.

SEGUNDO: ORDENAR a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA –ANI- que, en el perentorio término de **CUARENTA Y OCHO (48) HORAS**, contadas a partir de la notificación de este proveído, otorgue una respuesta de fondo, clara, precisa y congruente a la solicitud incoada por el señor EDUARDO ALFONSO CORREA VALENCIA, identificado con la cédula de ciudadanía Nro. 16.243.318, desde el 4 de octubre de 2022, con el radicado Nro. 107296, y que le fuera trasladada, por competencia, a través de misiva SA-GARC 61924 del subsiguiente día 10, por el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS –INVÍAS-, consistente en que se le otorgue «(...) copia del concepto vinculante, previo al establecimiento de los peajes antes mencionados [haciendo referencia a CIAT, Estambul, Paso de La Torre, Rozo y Cencar], que debe cobrarse por el uso de vías a cargo de la Nación, según el artículo 5 numeral 14 del Decreto 2053 de 2003 y artículo 6.14 del Decreto 87 de 2011». Para ello, deberá tener en cuenta lo dispuesto en el numeral 1º del artículo 14 del Código de Procedimiento Administrativo de lo Contencioso Administrativo, modificado por el artículo 1º de la Ley 1755 de 2015, en el sentido de que, como ya pasó un tiempo más que prudencial y no se resolvió sobre los documentos requeridos, no se podrá negar su entrega, sin perjuicio de las expensas que deba asumir la interesada.

184

TERCERO: ORDENAR a la a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA –ANI- que, una vez finalizado los términos indicados en los ordinales correspondientes de la parte resolutive de este proveído, respectivamente, rindan informe a este juzgado respecto del cumplimiento de la misma, a fin de evitar iniciar en su contra el trámite de cumplimiento establecido en el artículo 27 del Decreto 2591 de 1991 o, en su defecto, incidente de desacato de conformidad con el artículo 52 *ibídem*.

CUARTO: Contra este fallo procede la impugnación dentro de los tres días siguientes a su notificación, conforme con lo indicado en el artículo 31 del Decreto 2591 de 1991. Si el fallo no es impugnado, se enviará el expediente a la Corte Constitucional para su eventual revisión.

QUINTO: Notificar este fallo por el medio más expedito conforme lo establece el artículo 30 del Decreto 2591 de 1991.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.

El Juez,



OSCAR RAYO CANDELO



República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
**SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA Y
VALORIZACIÓN**

OFICIO

TDR: 2022-181.5.200

Palmira, 5 de septiembre de 2022

Doctor
EDUARDO ALFONSO CORREA VALENCIA
edualcova@yahoo.es 3209125777
Palmira

Asunto: Respuesta Radicado N° 24969.

Acusamos recibo del derecho de petición de la referencia, que nos fuere delegado para su atención en virtud de las competencias que nos corresponden asumir.

Sobre el particular, comedidamente me permito manifestarle que procederemos a revisar y consultar los archivos correspondientes, tanto del municipio, INVIAS y de la gobernación del Valle relacionados con el proyecto, por usted referenciado, como "*deprimido (hundimiento) de la calle 42 entre carreras 25 y 32*", en procura de brindarle la información requerida; por consiguiente, de igual manera le solicitamos nos otorgue algunos días para lo pertinente. Una vez compilemos y consolidemos la información se le remitirá inmediatamente.

Atentamente,

ANDRÉS FERNANDO OSORIO OCAMPO
Subsecretario de Infraestructura y Valorización

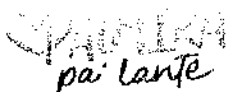
c.c. Arq. OSCAR MAYOR. Para lo pertinente - Subsecretaría de Renovación Urbana y Vivienda.

Proyectó: Ing. Jorge Vargas - Profesional Especializado G3
Transcribió: Jorge Vargas - Profesional especializado G3
Revisó: Ing. Andrés F. Osorio - Subsecretario Infraestructura

Calle 30 No. 28 – 73
Edificio Bancolombia Piso 6
www.palmira.gov.co
Teléfono: 2709505 - 2109671



SC-CER415753



Alcaldía de Palmira
NIT: 891.380.007-3

República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
**SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA,
RENOVACIÓN URBANA Y VIVIENDA**

126

OFICIO

TRD-2022-180.6.19.9

Palmira, 7/09/2022.

Doctor
EDUARDO ALFONSO CORREA VALENCIA.
edualcova@yahoo.es 3209125777
Palmira.

ASUNTO: Alcance a respuesta con radicado N° 24969.

Cordial Saludo.

Dando alcance a la respuesta proferida mediante oficio TDR: 2022-181.5.200 en razón de la petición por usted elevada bajo el radicado del asunto. Sobre el particular, resulta necesario tener en cuenta los siguientes aspectos.

El artículo 8 de la Ley 1682 de 2013 establece que, "Los proyectos de infraestructura de transporte deberán propender por la conectividad con las diferentes redes de transporte existentes a cargo de la nación, los departamentos y los municipios, razón por la cual el tipo de infraestructura a construir variará dependiendo de la probabilidad de afectaciones por causas naturales, los beneficios esperados y los costos de construcción". Asimismo, el artículo 10 de la Ley 1682 de 2013 establece que "En los proyectos de infraestructura de transporte de utilidad pública e interés social a cargo de la Nación que requieran intervenciones urbanas o rurales en vías de la red secundaria o terciaria para su desarrollo, se suscribirá un convenio de colaboración y coordinación con la Autoridad Territorial correspondiente en el que se establezcan las responsabilidades que cada una de las partes asume en la ejecución de las actividades relacionadas con el proyecto"

A su vez, el artículo 3 del Decreto 4165 de 2011 establece que LA ANI tiene como objeto "planear, coordinar, estructurar, coordinar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesión y otras formas de Asociación Público Privada APP para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno nacional respecto de infraestructura semejantes a las enunciadas en este artículo, dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación".

Adicionalmente, en virtud de sus facultades legales, la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI) adelanta los trámites administrativos necesarios para la estructuración integral técnica, administrativa, social, predial, ambiental, financiera, contable y jurídica, para el proyecto de APP de iniciativa Pública "Nueva Malla Vial del Valle del Cauca Accesos Cali y Palmira", mediante la modalidad de Asociación Público-Privada prevista en la Ley 1508 de 2012 y demás normas concordantes (en adelante, "EL PROYECTO APP"), y que se ha establecido la necesidad de incluir dentro del alcance físico del PROYECTO APP la intervención de la siguiente infraestructura, teniendo en cuenta que su ubicación estratégica permite la conectividad del proyecto (en conjunto, la "INFRAESTRUCTURA")

*Palma
pa' lante*



República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
**SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA,
RENOVACIÓN URBANA Y VIVIENDA**

OFICIO

No	Infraestructura	Intervención	Ubicación
A	Salida Palmira - Pradera	Construcción de doble calzada (continuación de la doble calzada existente hasta la intersección Bulldozer. Incluye el mejoramiento de la citada intersección)	Origen 1.088.918,0550E, 881.963,4310N y de destino 1.088.877,6010E, 881.094,0430N. se incluye parte de la vía municipal Calle 30, coordenadas: 1.088.601,7560E y 881.328,8090N.
B	Intersección Parque del Azúcar	Mejoramiento	Ubicada en el cruce de la carrera 35 con la calle 42, con coordenadas de referencia 1.085.640,220E, 883.111,983N límite Norte: 1.085.629,4201E; 883.192,5882N límite Sur: 1.085.664,3812E; 883.036,4643N
C	Intersección Versalles	Construcción	Ubicada en el cruce de la carrera 28 con la calle 42 con coordenadas de referencia 1.086.681,462E - 883.024,99N límite Sur: 1.086.669,9597E; 882.847,0271N límite Este: 1.086.997,9632E; 882.976,4533N.
D	Cali - Palmira	Instalación de Iluminación de la vía, ciclorruta e intersecciones	Coordenadas de inicio 1.065.949,2972 E, 877.997,6320 N y fin 1.084.119,5330 E, 881.982,8660 N.
E	Vía la Herradura - Matapalo	Mejoramiento	Coordenadas de inicio 1.082.122,5734N, 882.310,9990E, y fin 1.072.047,2777N, 888.259,1704E

Como usted podrá evidenciar, la infraestructura identificada en el literal C del cuadro anterior, que es materia de su solicitud, hace parte del Paso Nacional por el el MUNICIPIO DE PALMIRA y, por tanto, su administración es competencia de la ANI, es decir, se encuentra incluida dentro de la infraestructura entregada al concesionario de la Malla Vial, citado en el párrafo final de la página 1 del presente oficio.

Teniendo en cuenta que entre los principales beneficios que ofrece el desarrollo del PROYECTO APP se tiene el desarrollo de la región y el aumento de la competitividad del MUNICIPIO DE PALMIRA. Lo anterior se logra con el mejoramiento de la infraestructura vial, entre otros, del MUNICIPIO DE PALMIRA, garantizando una transitabilidad adecuada por el Paso Nacional y mejorando la movilidad en el sector de la Intersección Versalles. Igualmente mejorando la transitabilidad en la salida a Pradera, culminando la construcción de la segunda calzada, por lo que se verán beneficiados directamente los usuarios quienes transitan y viven en inmediaciones del corredor, y que tanto la ANI como el Municipio de Palmira reconocen la importancia de viabilizar el PROYECTO APP como de interés local, regional y nacional, el cual debe estructurarse e implementarse con en el fin de alcanzar beneficios sociales para la comunidad y el departamento, propendiendo por la conectividad de los corredores comprendidos dentro del alcance del PROYECTO APP.

En aras de garantizar las obras que se incluirían en la APP, el Municipio de Palmira y la ANI suscribieron el CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. CI-004-2020, que incluye las obras que se ejecutarán en la ciudad del Palmira dentro del Contrato de Concesión, las cuales suman 5 entre ellas el paso por la Versalles. En el convenio el municipio hace cesión temporal en administración a título gratuito, en el estado en que se encuentren para su intervención, lo siguiente: 1) Los predios necesarios para el desarrollo de la Infraestructura A y E señalada en la siguiente tabla; 2) La infraestructura E señalada en la siguiente tabla; 3) La iluminación y urbanismo de la infraestructura A, B, C, D y E señalada en la siguiente tabla, según aplique; para efectos de la ejecución del PROYECTO APP.



*Palmira
pa' lante*



República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
**SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA,
RENOVACIÓN URBANA Y VIVIENDA**

OFICIO

No	Infraestructura	Intervención	Ubicación
A	Salida Palmira - Pradera	Construcción de doble calzada (continuación de la doble calzada existente hasta la intersección Bulldozer. Incluye el mejoramiento de la citada intersección)	Origen 1.088.916,0550E, 881.963,4310N y de destino 1.088.877,6010E, 881.094,0430N. se incluye parte de la vía municipal Calle 30, coordenadas: 1.086.601,7560E y 881.328,8090N.
B	Intersección Parque del Azúcar	Mejoramiento	Ubicada en el cruce de la carrera 35 con la calle 42, con coordenadas de referencia 1.085.640,220E, 883.111,983N límite Norte: 1.085.629,4201E; 883.192,5882N límite Sur: 1.085.664,3812E; 883.036,4643N
C	Intersección Versalles	Construcción	Ubicada en el cruce de la carrera 28 con la calle 42 con coordenadas de referencia 1086681,462E - 883024,99N límite Sur: 1.086.669,9597E; 882.847,0271N límite Este: 1.086.997,9632E; 882.976,4533N.
D	Cali - Palmira	Instalación de Iluminación de la vía, ciclorruta e intersecciones	Coordenadas de inicio 1065949,2972 E, 877997,6320 N y fin 1084119,5330 E, 881982,8660 N.
E	Vía la Herradura - Matapalo	Mejoramiento	Coordenadas de inicio 1.082.122,5734N, 882.310,9990E, y fin 1.072.047,2777N, 888.259,1704E

Dicho convenio, más allá que una concertación, representa un acuerdo de voluntades entre las partes con el fin de desarrollar su alcance. Adjunto a esta respuesta se le remite copia íntegra del convenio.

Con lo anterior se da respuesta de fondo a su petición. No sin antes indicar que cualquier solicitud de información adicional y a profundidad del proyecto debe ser remitida a la Agencia Nacional de Infraestructura ANI.

Atentamente,

Giancarlo Storino González
GIANCARLO STORINO GONZÁLEZ
Secretario de Infraestructura y Valorización.

Proyecto: Lourdes Salamanca Carrillo - Subsecretaría de Renovación Urbana.
Revisó: Lourdes Salamanca Carrillo - Subsecretaría de Renovación Urbana.
Aprobó: Giancarlo Storino González - Secretario de Infraestructura y Valorización.





CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. CI-004-2020 ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI Y EL MUNICIPIO DE PALMIRA.

Partes: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, ANI - NIT. 830.125.996-9
MUNICIPIO DE PALMIRA – NIT. 891.380.007-3

Entre los suscritos a saber **DIANA CECILIA CARDONA RESTREPO** identificada con la cédula de ciudadanía No. 41.956.203, en su calidad de Vicepresidente de Estructuración, obrando en nombre y representación de la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**, nombrada mediante Resolución No. 1782 del 2019 y posesionada mediante Acta 45 del 3 de diciembre de 2019, conforme con lo previsto en la Resolución No. 1113 de 2015, quien en adelante se denominará **LA ANI**; y **ÓSCAR EDUARDO ESCOBAR GARCÍA**, mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.107.048.519 actuando en nombre y representación del **MUNICIPIO DE PALMIRA**, en su condición de ALCALDE debidamente autorizado, conforme al Acta de Posesión No. 2020-0001 de fecha 01 de enero de 2020 de la Notaria Segunda de Palmira, quien en adelante se denominará el **MUNICIPIO DE PALMIRA**, hemos acordado celebrar el presente Convenio Interadministrativo, el cual se regirá por las cláusulas que adelante se estipulan, previas las siguientes,

CONSIDERACIONES

1. Que el Artículo 2 de la Constitución Política establece que: "Son fines esenciales del Estado servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución, (...)".
2. Que el inciso tercero del artículo 113 de la Constitución Política establece que "los diferentes órganos del estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines".
3. Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 209 de la Constitución Política, las autoridades administrativas podrán coordinar sus actividades para el adecuado cumplimiento de los fines estatales con el objeto de lograr sus cometidos legales y misionales, garantizando los principios de celeridad y economía.
4. Que el inciso segundo del artículo 288 de la Constitución Política establece que las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiaridad en los términos que establezca la Ley.
5. Que el numeral 3 del artículo 315 de la Constitución Política determina como atribuciones de los alcaldes "Dirigir la acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo (...)".

6. Que acorde a lo previsto en los artículos 2, 13, 32 y 40 de la Ley 80 de 1993, las Entidades estatales están facultadas para celebrar Convenios y acuerdos en ejercicio de la autonomía de la voluntad y en la medida en que se requieran para el cumplimiento de los fines estatales.
7. Que según el artículo 6º de la Ley 489 de 1998: "En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales. En consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de impedir o estorbar en el cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares.
8. Que el artículo 95 de la Ley 489 de 1998, dispone que las Entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar en el cumplimiento de las funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo mediante la celebración de Convenios Interadministrativos o la conformación de personas jurídicas sin ánimo de lucro.
9. Que de conformidad con el Artículo 3 de la Ley 80 de 1993, "Los servidores públicos tendrán en consideración que al Celebrar contratos y con la ejecución de los mismos, las entidades buscan el cumplimiento de los fines, la continua y eficiente prestación de los Servicios Públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboren con ellos en la consecución de dichos fines."
10. Que de acuerdo con los Artículos 19 y 20 de la Ley 105 de 1993, las entidades del orden nacional y territorial, que tienen dentro de sus funciones y responsabilidades la de construcción y conservación de la infraestructura de transporte, establecerán las prioridades correspondientes.
11. Que la esencia del Convenio Interadministrativo es el apoyo a la gestión que da lugar a que cada una de las entidades como partes contratantes realicen los cometidos estatales que les está a cargo atendiendo el principio de la coordinación entre entidades públicas para la buena gestión, permitiendo la realización de las misiones institucionales que, para el caso concreto, resultan ser complementarias.
12. Que según el Artículo 8 de la Ley 1682 de 2013, "Los proyectos de infraestructura de transporte deberán propender por la conectividad con las diferentes redes de transporte existentes a cargo de la nación, los departamentos y los municipios, razón por la cual el tipo de infraestructura a construir variará dependiendo de la probabilidad de afectaciones por causas naturales, los beneficios esperados y los costos de construcción."

13. Que, en consecuencia, el Artículo 10 de la Ley 1682 de 2013 establece que "En los proyectos de infraestructura de transporte de utilidad pública e interés social a cargo de la Nación que requieran intervenciones urbanas o rurales en vías de la red secundaria o terciaria para su desarrollo, se suscribirá un convenio de colaboración y coordinación con la Autoridad Territorial correspondiente en el que se establezcan las responsabilidades que cada una de las partes asume en la ejecución de las actividades relacionadas con el proyecto (...)."
14. Que el Artículo 3 del Decreto 4165 de 2011 establece que LA ANI tiene como objeto "planear, coordinar, estructurar, coordinar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesión y otras formas de Asociación Público Privada APP para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno nacional respecto de infraestructura semejantes a las enunciadas en este artículo, dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación".
15. Que, en virtud de sus facultades legales, LA ANI actualmente adelanta los trámites administrativos necesarios para la estructuración integral técnica, administrativa, social, predial, ambiental, financiera, contable y jurídica, para el proyecto de APP de iniciativa Pública "Nueva Malla Vial del Valle del Cauca Accesos Cali y Palmira", mediante la modalidad de Asociación Público-Privada prevista en la Ley 1508 de 2012 y demás normas concordantes (en adelante, "EL PROYECTO APP").
16. Que se ha establecido la necesidad de incluir dentro del alcance físico del PROYECTO APP la intervención de la siguiente infraestructura, teniendo en cuenta que su ubicación estratégica permite la conectividad del proyecto (en conjunto, la "INFRAESTRUCTURA"):

No	Infraestructura	Intervención	Ubicación
A	Salida Palmira - Pradera	Construcción de doble calzada (continuación de la doble calzada existente hasta la intersección Bulldozer. Incluye el mejoramiento de la citada intersección)	Origen 1.088.916,0550E, 881.963,4310N y de destino 1.088.877,6010E, 881.094,0430N. se incluye parte de la vía municipal Calle 30, coordenadas: 1.088.601,7560E y 881.328,8090N.
B	Intersección Parque del Azúcar	Mejoramiento	Ubicada en el cruce de la carrera 35 con la calle 42, con coordenadas de referencia 1.085.640,220E, 883.111,983N límite Norte: 1.085.629,4201E; 883.192,5882N límite Sur: 1.085.664,3812E; 883.036,4643N
C	Intersección Versalles	Construcción	Ubicada en el cruce de la carrera 28 con la calle 42 con coordenadas de referencia 1.086.681,462E - 883.024,99N límite Sur: 1.086.669,9597E; 882.847,0271N

			límite Este: 1.086.997,9632E; 882.976,4533N.
D	Cali – Palmira	Instalación de Iluminación de la vía, ciclorruta e intersecciones	Coordenadas de inicio 1065949,2972 E, 877997,6320 N y fin 1084119,5330 E, 881982,8660 N.
E	Vía la Herradura – Matapalo	Mejoramiento	Coordenadas de inicio 1.082.122,5734N, 882.310,9990E, y fin 1.072.047,2777N, 888.259,1704E

Nota 1: Dentro de la infraestructura descrita se incluyen las intersecciones y/o retornos, el acceso al Estadio Monumental de Palmaseca, y los puentes peatonales, cuyas intervenciones estarán descritas en el Apéndice Técnico 1 Alcance.

Nota 2: La infraestructura indicada en el considerando 16 E. se encuentra sujeta a la condición de que el oferente que resulte adjudicatario del PROYECTO APP, presente dentro de su propuesta dicho Factor de Calidad. En el evento que el factor de calidad no sea incluido dentro del alcance del contrato de concesión, no nacerá ninguna obligación para las partes en relación con la infraestructura indicada.

17. Que la Infraestructura identificada en el considerando 16.A es de jurisdicción del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS; y que la calle 30, cuya intersección con la mencionada Infraestructura da lugar a la Intersección Bulldozer, es jurisdicción del **MUNICIPIO DE PALMIRA**.
18. Que la infraestructura identificada en los considerandos 16.B y 16.C hacen parte del Paso Nacional del **MUNICIPIO DE PALMIRA** y, por tanto, son de jurisdicción del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS.
19. Que la Infraestructura identificada en el considerando 16.D es jurisdicción del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS.
20. Que la Infraestructura identificada en el considerando 16.E es de jurisdicción del **MUNICIPIO DE PALMIRA**.
21. Que entre los principales beneficios que ofrece el desarrollo del **PROYECTO APP** se tiene el desarrollo de la región y el aumento de la competitividad del **MUNICIPIO DE PALMIRA**. Lo anterior se logra con el mejoramiento de la infraestructura vial del **MUNICIPIO DE PALMIRA**, garantizando una transitabilidad adecuada por el Paso Nacional y mejorando la movilidad en el sector de la Intersección Versalles. Igualmente mejorando la transitabilidad en la salida a Pradera, culminando la construcción de la segunda calzada, por lo que se verán beneficiados directamente los usuarios quienes transitan y viven en inmediaciones del corredor.
22. Que **LA ANI** y el **MUNICIPIO DE PALMIRA** reconocen la importancia de viabilizar el **PROYECTO APP** como de interés local, regional y nacional, el cual debe estructurarse e implementarse

con el fin de alcanzar beneficios sociales para la comunidad y el departamento, propendiendo por la conectividad de los corredores comprendidos dentro del alcance del **PROYECTO APP**.

Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, las Partes proceden a suscribir el presente Convenio Interadministrativo (el "Convenio"), el cual se registrá por las siguientes

CLÁUSULAS:

PRIMERA. OBJETO. El presente convenio tiene por objeto la **CESIÓN TEMPORAL** en administración a título gratuito, en el estado en que se encuentren para su intervención, lo siguiente: 1) Los predios necesarios para el desarrollo de la Infraestructura A y E señalada en la siguiente tabla; 2) La infraestructura E señalada en la siguiente tabla; 3) La iluminación y urbanismo de la infraestructura A, B, C, D y E señalada en la siguiente tabla, según aplique; para efectos de la ejecución del **PROYECTO APP**.

Tabla Infraestructura

INFRAESTRUCTURA		INTERVENCIÓN	UBICACIÓN
A	Salida Palmira - Pradera	Construcción de doble calzada (continuación de la doble calzada existente hasta la intersección Bulldozer. Incluye el mejoramiento de la citada intersección)	Origen 1.088.916,0550E, 881.963,4310N y de destino 1.088.877,6010E, 881.094,0430N. se incluye parte de la vía municipal Calle 30, coordenadas: 1.088.601,7560E y 881.328,8090N.
B	Intersección Parque del Azúcar	Mejoramiento	Ubicada en el cruce de la carrera 35 con la calle 42, con coordenadas de referencia 1.085.640,220E, 883.111,983N límite Norte: 1.085.629,4201E; 883.192,5882N límite Sur: 1.085.664,3812E; 883.036,4643N
C	Intersección Versailles	Construcción	Ubicada en el cruce de la carrera 28 con la calle 42 con coordenadas de referencia 1086681,462E - 883024,99N límite Sur: 1.086.669,9597E; 882.847,0271N límite Este: 1.086.997,9632E; 882.976,4533N.
D	Cali – Palmira	Instalación de Iluminación de la vía, ciclorruta e intersecciones	Coordenadas de inicio 1065949,2972 E, 877997,6320 N y fin 1084119,5330 E, 881982,8660 N.
E	Vía la Herradura – Matapalo	Mejoramiento	Coordenadas de inicio 1.082.122,5734N, 882.310,9990E, y fin 1.072.047,2777N, 888.259,1704E

Nota 1: Dentro de la infraestructura descrita se incluyen las intersecciones y/o retornos, el acceso al Estadio Monumental de Palmaseca, y los puentes peatonales, cuyas intervenciones estarán descritas en el Apéndice Técnico 1 Alcance.

Nota 2: La infraestructura E señalada en la tabla anterior, se encuentra sujeta a la condición de que (i) el oferente que resulte adjudicatario del PROYECTO APP presente dentro de su propuesta tal intervención como Factor de Calidad y (ii) el **MUNICIPIO DE PALMIRA** realice la entrega de la infraestructura, incluido los predios, necesaria para ejecutar la intervención.



Alcaldía de Palmira

SEGUNDA. PLAZO. El plazo del presente Convenio será aquel que requiera el Concesionario para el cumplimiento de las obligaciones previstas en el Contrato de Concesión del Proyecto APP asociadas a las intervenciones establecidas en el presente convenio o hasta que las partes de mutuo acuerdo decidan darlo por terminado, lo que primero ocurra.

TERCERA. AUSENCIA DE COMPROMISOS PRESUPUESTALES: El presente Convenio, no implica por sí mismo, la asunción de compromiso presupuestal alguno de ninguna de LAS PARTES. La ejecución efectiva del Proyecto que aquí se describe estará sujeta al cumplimiento previo de los procedimientos, requisitos y autorizaciones legalmente establecidos para tal efecto.

CUARTA. OBLIGACIONES DE LAS PARTES: Para el adecuado desarrollo del presente Convenio Interinstitucional se tendrán en cuenta las obligaciones y mecanismos de seguimiento que a continuación se describen:

POR PARTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI

- a) Recibir del **MUNICIPIO DE PALMIRA** mediante Acta de Entrega y Recibo, los predios necesarios para el desarrollo de la Infraestructura **A** y **E**, así como la infraestructura **E**, consignadas en la cláusula primera de la Tabla de Infraestructura.
- b) Cumplir y hacer cumplir las normas de seguridad vial mientras el Concesionario esté a cargo de la infraestructura.
- c) Realizar la supervisión del presente Convenio.
- d) Realizar la entrega al Municipio de Palmira de la Infraestructura cedida en el presente convenio, debidamente intervenida de acuerdo con las actividades estipuladas en el Contrato de Concesión de la siguiente forma:

i. La parte urbanística, la iluminación, del resultado de parte de las intervenciones proyectadas para la Infraestructura **A**, esto es, de la Calle 30 a la Intersección Bulldozer a partir de la fecha en la cual el Concesionario del **PROYECTO APP** suscriba el Acta de Terminación de la Unidad Funcional UF1.

ii. La parte urbanística, la infraestructura, la iluminación y los predios del resultado de las intervenciones proyectadas para la Infraestructura **B** y **C**, que no correspondan con la franja vial, identificada en la Tabla de Infraestructura de la Cláusula Primera de este Convenio, a partir de la fecha en la cual el Concesionario del **PROYECTO APP** suscriba el Acta de Terminación de la Unidad Funcional UF1.

iii. La parte urbanística y la iluminación del resultado de las intervenciones proyectadas para la Infraestructura **B** y **C**, que correspondan con la franja vial,

identificada en la Tabla de Infraestructura de la Cláusula Primera de este Convenio, a partir de la fecha en la cual el Concesionario del **PROYECTO APP** una vez se termine la vigencia de este Convenio.

iv. La parte urbanística, la iluminación, la infraestructura y los predios, del resultado de las intervenciones proyectadas para la Infraestructura **E** identificada en la tabla de Infraestructura de la Cláusula Primera de este Convenio, a partir de la fecha en la cual el Concesionario del **PROYECTO APP** suscriba el Acta de Terminación de la última Unidad Funcional.

v. La parte urbanística y la iluminación del resultado de las intervenciones proyectadas para la Infraestructura **D** de la Tabla de Infraestructura una vez se termine la vigencia de este Convenio.

En lo que respecta al titular competente para la recepción de esta última infraestructura, las partes acuerdan que al momento de la entrega se atenderá a la normativa vigente para la fecha en la que termine la vigencia del presente convenio.

PARÁGRAFO PRIMERO: A partir de la devolución de la infraestructura descrita en la cláusula primera, **LA ANI** no asumirá compromiso o responsabilidad alguna frente a: (1) Inversiones nuevas sobre la infraestructura devuelta al **MUNICIPIO DE PALMIRA**. (2) Cualquier evento que resulte de la intervención de la infraestructura referida mientras se encuentra bajo la tutela y administración del **MUNICIPIO DE PALMIRA**.

POR PARTE DEL MUNICIPIO DE PALMIRA

a) Realizar la entrega a **LA ANI** una vez está la solicite, de los predios necesarios para el desarrollo de la Infraestructura **A**, así como, la Infraestructura y los predios de la **E**, identificada en la Tabla incluida en la cláusula primera de este Convenio; mediante Acta de Entrega y Recibo.

b) Recibir de **LA ANI**, la Infraestructura objeto del presente convenio de la siguiente forma:

i. Parcialmente, la parte urbanística, la iluminación, la infraestructura, resultado de las intervenciones proyectadas para la Infraestructura **A**, identificada en la tabla de la cláusula primera de este Convenio, esto es, de la Calle 30 a la Intersección Bulldozer, a partir de la fecha en la cual el Concesionario del **PROYECTO APP** suscriba el Acta de Terminación de la Unidad Funcional **UF1** y realizar, de ahí en adelante, la operación y mantenimiento bajo su propia responsabilidad.

ii. Recibir de **LA ANI**, la parte urbanística, la infraestructura, la iluminación y los predios del resultado de las intervenciones proyectadas para la Infraestructura **B y C**, que no correspondan con la franja vial, identificada en la Tabla de Infraestructura de la Cláusula Primera de este Convenio, a partir de la fecha en la cual el Concesionario del **PROYECTO APP** suscriba el Acta de Terminación de la Unidad Funcional UF1 y realizar, de ahí en adelante, la operación y mantenimiento bajo su propia responsabilidad.

iii. Recibir de **LA ANI**, la parte urbanística y la iluminación del resultado de las intervenciones proyectadas para la Infraestructura **B y C**, que correspondan con la franja vial, identificada en la Tabla de Infraestructura de la Cláusula Primera de este Convenio, a partir de la fecha en la cual el Concesionario del **PROYECTO APP** una vez se termine la vigencia de este Convenio y realizar, de ahí en adelante, la operación y mantenimiento bajo su propia responsabilidad.

iv. Recibir de **LA ANI**, la parte urbanística, la iluminación, la infraestructura y los predios, resultado de las intervenciones proyectadas para la Infraestructura **E** identificada en la tabla de Infraestructura de la Cláusula Primera de este Convenio, a partir de la fecha en la cual el Concesionario del **PROYECTO APP** suscriba el Acta de Terminación de la última Unidad Funcional y realizar, de ahí en adelante, la operación y mantenimiento bajo su propia responsabilidad.

v. Recibir de **LA ANI**, la iluminación de la Infraestructura **D** identificada en la tabla de Infraestructura de la Cláusula Primera de este Convenio, una vez se termine la vigencia de este Convenio.

En lo que respecta al titular competente para la recepción de esta última infraestructura, las partes acuerdan que al momento de la entrega se atenderá a la normativa vigente para la fecha en la que termine la vigencia del presente convenio.

- c) Recibir las franjas del terreno y demás bienes asociados a la infraestructura, que se llegaren a adquirir en virtud del Convenio y suscribir el acta de entrega y recibo de las mismas a la terminación de este.
- d) Brindar acompañamiento permanente al Concesionario del **PROYECTO APP** en la gestión social que deberá realizarse en la ejecución de las obras.
- e) Apoyar la gestión ante las empresas de servicios públicos y en las aprobaciones e implementación de los planes de manejo de tráfico.
- f) Realizar la supervisión del presente Convenio.

- g) Asumir el costo de cualquier modificación en las intervenciones que ejecutará el Concesionario y que implique la adquisición de predios del considerando 16A, que no fueron previstos en los diseños suministrados por el **MUNICIPIO DE PALMIRA**.

PARÁGRAFO PRIMERO: A partir de la entrega a **LA ANI** de la infraestructura descrita la presente cláusula, y hasta su posterior devolución al **MUNICIPIO DE PALMIRA** conforme a lo establecido en la presente cláusula, el **MUNICIPIO DE PALMIRA** no asumirá compromiso o responsabilidad alguna frente a:

- (1) Inversiones nuevas sobre la infraestructura entregada en administración a **LA ANI**.
- (2) Cualquier evento que resulte de la intervención de la infraestructura referida mientras se encuentra bajo la tutela y administración de **LA ANI**.

QUINTA. SUPERVISIÓN. La supervisión del convenio por parte de la **ANI** estará a cargo de la Vicepresidencia de Gestión Contractual o la Vicepresidencia Ejecutiva según corresponda y por parte del **MUNICIPIO DE PALMIRA** en el funcionario que designe. Los supervisores cumplirán las siguientes funciones: 1) Vigilar y controlar el cumplimiento de las obligaciones a cargo de las partes. 2) Realizar revisiones periódicas sobre las actividades adelantadas con el objeto de verificar que se cumpla el objeto convenido. 3) Concertar los ajustes y modificaciones que fueren necesarias. 4) Vigilar y controlar el cumplimiento de las obligaciones a cargo de las partes. 5) Presentar informes de las actividades desarrolladas en el marco del convenio, cuando sea requerido. 6) Solicitar las modificaciones y prórrogas del presente convenio, cuando haya lugar y de conformidad con lo solicitado por el Comité de seguimiento siempre teniendo en cuenta los plazos establecidos por este convenio. 7) Elaborar el informe final de supervisión. 8) Proyectar y elaborar la respectiva acta de liquidación y someterla a la aprobación de las partes.

PARÁGRAFO PRIMERO COMITÉ DE SEGUIMIENTO, La **ANI** y el **MUNICIPIO DE PALMIRA** conformarán el **COMITÉ DE SEGUIMIENTO**, el cual estará integrado por la Vicepresidencia de Gestión Contractual o la Vicepresidencia Ejecutiva según corresponda y por parte del **MUNICIPIO DE PALMIRA** en el funcionario que designe el Alcalde, en el marco del cual se discutirán los aspectos técnicos del Convenio. La Secretaría Técnica del Comité estará a cargo de los funcionarios que designe por escrito **LA ANI** y el **MUNICIPIO DE PALMIRA** quien deberá elaborar y llevar las actas respectivas de las reuniones adelantadas. Así mismo el citado Comité tendrá las siguientes funciones: a. Coordinar técnica y operativamente las actividades conjuntas para el desarrollo del Convenio; b. Hacer seguimiento al desarrollo integral del convenio y poner en conocimiento de las partes aspectos relevantes, y dificultades frente a su desarrollo. c. Evaluar y solucionar los inconvenientes que se presenten durante el desarrollo del convenio, y d. Reunirse cada vez que se requiera durante la ejecución del convenio.

PARÁGRAFO SEGUNDO. En el evento de cambio de supervisión, no se requiere modificar el Convenio y la designación se hará mediante comunicación escrita de **LA PARTE** que efectuó el cambio.



Alcaldía de Palmira

SEXTA. CESIÓN Y SUBCONTRATOS: El presente convenio se celebra por las calidades inherentes a cada una de las partes, por consiguiente, no se podrán ceder total o parcialmente los derechos y compromisos contraídos, salvo que se trate de otra entidad pública que no altere la naturaleza de este.

SÉPTIMA. GARANTÍAS: El presente Convenio no genera la constitución de garantía alguna, debido a que las garantías que se exigen son las del contrato de concesión.

OCTAVA. TERMINACIÓN: A más tardar dentro de los seis (6) meses siguientes a la terminación del plazo del presente Convenio, las partes suscribirán un Acta de Terminación, en la cual se hará un balance de los trabajos realizados. Asimismo, las causales por las cuales se dará por terminado este Convenio, además del vencimiento del plazo pactado para ello, serán: a) Por mutuo acuerdo entre las partes. b) Por fuerza mayor o caso fortuito, debidamente demostrados.

NOVENA. LIQUIDACIÓN DEL CONVENIO: El presente convenio se liquidará de común acuerdo por las partes contratantes dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la finalización del mismo, o de la expedición del acto administrativo que ordene la terminación, o a la fecha del acuerdo que lo disponga; en esta etapa las partes acordarán las revisiones a que haya lugar; igualmente constarán los acuerdos, conciliaciones y transacciones a que llegaren las partes para poner fin a las divergencias presentadas y poder declararse a paz y salvo.

DÉCIMA. INDEMNIDAD: El MUNICIPIO DE PALMIRA y LA ANI se mantendrán indemnes por toda reclamación, demanda o acción legal que pueda surgir por daños o lesiones de cualquier índole, inclusive de carácter ambiental, a terceros, o su personal, por razones imputables exclusivamente a cada una de ellas.

DÉCIMA PRIMERA. FUERZA MAYOR: Ninguna de las Partes tendrá responsabilidad alguna por el incumplimiento de las obligaciones que asume, cuando tal incumplimiento, total o parcial, se produzca por causas o circunstancias que, de acuerdo con la ley, constituyan Fuerza Mayor o Caso Fortuito (entendidos estos en los términos del Artículo 64 del Código Civil).

Las obligaciones de las Partes que suscriben el presente Convenio, que no puedan ser cumplidas total o parcialmente, por Fuerza Mayor o Caso Fortuito, serán suspendidas por el tiempo que dure la Fuerza Mayor o el Caso Fortuito, siempre y cuando la Parte afectada informe detalladamente mediante notificación escrita la ocurrencia del hecho, con el aviso se deberán adjuntar todas las evidencias que comprueben la ocurrencia de este.

La Parte que invoque la fuerza mayor o el caso fortuito deberá emplear sus mejores esfuerzos para subsanar la causa o evento en que tuvo origen.



Alcaldía de Palmira

DÉCIMA SEGUNDA. SUSPENSIÓN TEMPORAL: Por circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito o por acuerdo de las Partes, las mismas pueden suspender la ejecución del presente Convenio, suscribiendo un Acta en donde conste el evento y se acuerden las condiciones de la suspensión.

DÉCIMA TERCERA. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS: las Partes en el evento de que surjan discrepancias en la ejecución del Convenio, podrán acudir a su solución en forma ágil, rápida y directa a través de los mecanismos previstos en la ley, tales como la conciliación, la amigable composición y la transacción.

DECIMA CUARTA. PERFECCIONAMIENTO, Y EJECUCIÓN: El convenio se perfecciona con la firma de las partes, a través de la plataforma transaccional del SECOP II.

DÉCIMA QUINTA. Para todos los efectos legales del presente Convenio el domicilio será la ciudad de Palmira.

Proyectó: Clara María Plazas/ Abogada GJE VJ ANI
Karen Lizeth Cuchigay Eslava / Abogada GJE VJ ANI
Alejandro Jiménez / Asesor VE ANI
Lourdes Salamanca Carrillo Abogada/ SIRUV
Dora Milena Acosta / Contratista / SIRVUV
Alejandra Pinilla Reyes / Abogada GIT Contratación

Revisó: Luz Elena Ruiz / Gerente GIT Jurídica de Apoyo a la Estructuración VJ-ANI
Juan Camilo Ramírez / Gerente de Proyecto VE ANI
Mónica Francisca Olarte – Gerente GIT Contratación VJ-ANI (A)

SEI-GPV 24843

Bogotá D. C., 14 de mayo de 2021

Señor
EDUARDO CORREA VALENCIA
Carrera 36A #25 C-55
3209125777
edualcova@yahoo.es
Palmira - Valle Del Cauca

Asunto: Respuesta Traslado Derecho de Petición ANI- 20215000084321

Estimado Señor Correa

En atención a su solicitud mediante la cual requiere información relacionada con el "incremento de las tarifas de peaje desde la terminación del contrato de Concesión entre la Unión Temporal "Desarrollo Vial Del Valle Del Cauca Y Cauca" - En Adelante La Unión Temporal, El Concesionario, Instituto Nacional De Vias - Invias - Hoy Agencia Nacional De Infraestructura (Ani) - Representada Legalmente Para Estos Efectos Por Francois Kleyn Lopez", que se celebró el 29 de enero de 1999 mediante el Contrato De Concesión No. 005, que tuvo por Objeto La ejecución del proyecto vial denominado "malla vial del valle del cauca y cauca", me permito informar lo siguiente:

1. El 24 de diciembre de 1997, el INVIAS y la Gobernación del Valle del Cauca, suscribieron el Convenio Interadministrativo No. 0424 de 1997, cuyo objeto es AUNAR ESFUERZOS PARA LA REALIZACION DEL PROYECTO DE CONCESION DENOMINADO "MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA".
2. El MINISTERIO DE TRANSPORTE en uso de sus facultades legales, mediante la Resolución No. 495 de 16 de febrero de 1998, fijó las tarifas de peaje, esquemas tarifarios y procedimientos de ajuste para la Concesión del Proyecto MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA, a partir de su expedición.
3. El 29 de enero de 1999, LA UNION TEMPORAL DESARROLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA, suscribió con el INVIAS, el Contrato de Concesión No. 0005 de 1999, para que realizara por su cuenta y riesgo los estudios y diseños definitivos, las obras de construcción, rehabilitación y mejoramiento, la operación y mantenimiento, la prestación del servicio y el uso de los bienes de propiedad del INVIAS dados en concesión para la cabal ejecución del proyecto Vial denominado MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA.

SEI-GPV 24843

4. Mediante Decreto 1800 de 26 de junio de 2003 se crea el Instituto Nacional de Concesiones –INCO.
5. Mediante Resolución No. 003791 del 23 de septiembre de 2003, el INVIAS, cedió y subrogó al Instituto Nacional de Concesiones – INCO a título gratuito, el Contrato de Concesión No. 005 de 1999, celebrado con la Unión Temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca.
6. De conformidad con el Decreto No. 4165 del 3 de noviembre de 2011, se cambió la naturaleza jurídica del INCO a la Agencia Nacional de Infraestructura, creándose como una Agencia Nacional Estatal de naturaleza especial, adscrita al Ministerio de Transporte.
7. Igualmente, de acuerdo con lo establecido en el numeral 2.17 del artículo 2° del Decreto 2618 de 2013, se determinó como función del INVIAS *"Coordinar con la ANI, la entrega, mediante acto administrativo, de la infraestructura de transporte, en desarrollo de los contratos de concesión"*
8. El Contrato de Concesión No. 005 de 1999, estableció el término de ejecución del contrato, en un plazo estimado de 20 años. No obstante, el término real de ejecución del contrato se podría reducir en los casos en que se presente la terminación anticipada del mismo, por la ocurrencia de cualquiera de los eventos a que se refiere la cláusula 10 de dicho contrato.
9. Que según Otrosí No. 10 suscrito el 14 de julio de 2015 al Contrato de Concesión No. 005 de 1999, la ANI y el Concesionario, acordaron la desafectación del Tramo No. 1. (Popayán – Santander de Quilichao). Situación que se hizo efectiva el 1 de diciembre de 2015.
10. Que, conforme a la información entregada por la Agencia Nacional de Infraestructura de acuerdo con el comportamiento histórico del recaudo de peaje de las estaciones del proyecto, con corte 31 de julio de 2017, se alcanzó el 100% del ingreso esperado del Concesionario, configurándose así una causal de terminación anticipada del Contrato de Concesión No. 005 de 1999. En consecuencia, de la obtención del ingreso esperado del Concesionario el 31 de julio de 2017, la etapa de reversión establecida por el término de 15 meses en el Otrosí No. 11 al Contrato de Concesión No. 005 de 1999, culminaba el 31 de octubre de 2018.

SEI-GPV 24843

11. Así las cosas, la ANI reconvirtió al INVIAS la infraestructura vial recibida de la UNION TEMPORAL VALLE DEL CAUCA y CAUCA el 1 de noviembre de 2018, la cual incluía las estaciones de peaje de TUNIA, ubicada en el PR31+0100 de la carretera Popayán – Santander de Quilichao; el Peaje VILLA RICA, ubicado en el PR90+0400 de la carretera Santander de Quilichao – Ye de Villa Rica, Peaje CERRITOS, ubicado en el PR 44+0900 de la carretera Palmira – Buga; Peaje ESTAMBUL, ubicado en el PR 5+0100 de la carretera Cali – Palmira; Peaje CIAT, ubicado en el PR16+0100 de la carretera Cali – Palmira; Peaje PASO DE LA TORRE, ubicado en el PR1+0750 de la variante Yumbo; Peaje MEDIA CANOA, ubicado en el PR36+0600 de la carretera Yumbo – Mediacanoa; peaje CENCAR, ubicado en el PR3+0200 del sector Cencar – Aeropuerto – Recta Cali – Palmira.

12. Que para todos los efectos estas estaciones entraron en operación a partir de las 06:00 horas del primero (1) de noviembre de 2018, a cargo del Instituto Nacional de Vías, por lo cual se remite la información sobre las tarifas desde el año inmediatamente siguiente, las cuales son actualizadas de acuerdo a lo establecido en el artículo 20 de la Resolución 0228 de 2013, *"Por la cual se fijan las tarifas de peaje para las estaciones a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS y se dictan otras disposiciones"*, y el artículo primero de la Resolución 001859 de 2014, ambas expedidas por el Ministerio de Transporte, que dispone en su *"Artículo 1. Adicionar el artículo 20 de la resolución No.000228 de febrero 1 de 2013, expedida por el Ministerio de Transporte, el cual quedará así: "Artículo 20.- Las tarifas de peaje fijadas en el presente acto administrativo estarán vigentes en el año 2013 y para los años subsiguientes serán incrementadas a partir del 16 de enero de cada año, teniendo en cuenta el IPC decretado por el DANE para el año inmediatamente anterior. Igual vigencia e incremento se aplicará para los recursos que se destinan y ejecutan a través del Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales, de que trata el artículo 19 de la presente resolución"*, por lo anterior, me permito remitir en documento anexo la información sobre las tarifas que se cobran en los siguientes peajes:

- Estación El Cerrito con cobro en doble sentido.
- Estación Ciat con cobro en sentido este-oeste y estación Estambul con cobro en sentido oeste-este

Ahora bien, respecto de la Estación que en su petición denomina "palmaseca", me permito indicarle que dentro de las Estaciones de Peaje revertidas por la Agencia Nacional de Infraestructura del proyecto denominado "Malla vial del Valle del Cauca y Cauca" no existe Peaje alguno con la mencionada nominación, ni

SEI-GPV 24843

existe dentro de los peajes a Cargo del Instituto que así se nombren, por lo cual de conformidad con lo dispuesto en el **Artículo 17. Peticiones incompletas y desistimiento tácito de la Ley 1755 de 2015 el cual reza:** *"En virtud del principio de eficacia, cuando la autoridad constate que una petición ya radicada está incompleta o que el peticionario deba realizar una gestión de trámite a su cargo, necesaria para adoptar una decisión de fondo, y que la actuación pueda continuar sin oponerse a la ley, requerirá al peticionario dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de radicación para que la complete en el término máximo de un (1) mes".* En este orden de ideas, de manera atenta se solicita allegar la información completa de la Estación de Peaje a la cual se refiere y de esta forma poder brindarle la información respectiva, y complementar la información que se remite con el presente documento.

Cordialmente,



Digitally signed by
RAMON ELBERTO
LOBO ARIAS

RAMON ELBERTO LOBO ARIAS -
Coordinador Grupo Peajes Y Valorización

ANEXO 1 Folios

Proyecto: DANIELA JARAMILLO

144



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 1 de 2

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20235000002051
20235000002051
Fecha: 04-01-2023

Bogotá, D.C.

Señor
EDUARDO ALFONSO CORREA VALENCIA
edualcova@yahoo.es

ASUNTO: Solicitud de información sobre recaudo en las estaciones del peaje del proyecto.
RAD_E: 20224091426712 del 21 de diciembre de 2022 y 20224091466152 del 30 de diciembre de 2022 Proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Corredor Accesos Cali y Palmira. Contrato de Concesión Bajo el Esquema de APP No.001 de 2021.

Respetado Señor Correa,

Mediante los comunicados del asunto, se recibió su derecho de petición, en el que solicita información de:

"(...) a) Terminada la concesión MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA, partir de qué fecha y hasta cuando la ANI ha retomado el cobro de la tarifa de los peajes correspondientes a las estaciones de: CIAT; ESTAMBUL; PASO DE LA TORRE; CENCAR Y ROZO.

b) Cuál es el monto del recaudo por año, de la tarifa del peaje en las estaciones antes mencionadas, durante el periodo en el cual La ANI ha hecho el recaudo del peaje una vez terminó la concesión de la MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA. (...)"

Conforme a lo anterior, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI bajo el marco de su competencia se pronuncia en los siguientes términos:

- A) El 01 de septiembre de 2021, el Instituto Nacional de Vías hizo entrega a la ANI de la infraestructura y de los bienes afectos al proyecto de Quinta Generación (5G) Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – Corredor Accesos Cali y Palmira; una vez recibidos los bienes de parte del INVIAS, la ANI hizo entrega de ellos a la Sociedad Concesionaria Rutas del Valle S.A.S., con el fin de iniciar la ejecución del Contrato de Concesión bajo el esquema de Asociación Público - Privada No. 001 de 2021 del 9 de junio de 2021.

El proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca, Accesos Cali y Palmira cuenta con ocho (8) estaciones de peaje: Villa Rica, Estambul, CIAT, Mediacanoa, El Cerrito, Rozo, Cencar y Paso la Torre. De dichas estaciones de peaje, las únicas que cuentan con beneficio de tarifa diferencial son CIAT, Estambul, Villa Rica, Cencar y Rozo.

Así las cosas, el cobro de los ocho (8) peajes se adelanta desde el 01 de septiembre de 2021 a las 07:00 horas, momento en el cual inició la operación del corredor vial por parte de la Concesionaria Rutas del Valle.

- B) El monto del recaudo por año en cada una de las estaciones de peaje antes mencionadas, se detalla a continuación.



145



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 2 de 2

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20235000002051
20235000002051
Fecha: 04-01-2023

Documento firmado digitalmente

Mes	RECAUDO									
	CENCAR		CIAT		ESTAMBUL		PASOLATORRE		ROZO	
	TARIFA PLENA	TARIFA ESPECIAL	TARIFA PLENA	TARIFA ESPECIAL	TARIFA PLENA	TARIFA ESPECIAL	TARIFA PLENA	TARIFA ESPECIAL	TARIFA PLENA	TARIFA ESPECIAL
sep-21	\$ 2.675.661.400	\$ 2.317.100	\$ 3.560.002.800	\$ 329.863.200	\$ 4.445.412.100	\$ 326.714.100	\$ 790.885.100	\$ -	\$ 1.447.338.400	\$ 230.300
oct-21	\$ 2.776.117.700	\$ 2.293.600	\$ 3.672.374.300	\$ 333.806.700	\$ 4.806.751.800	\$ 332.580.300	\$ 757.478.900	\$ -	\$ 1.574.286.800	\$ 202.100
nov-21	\$ 2.772.949.000	\$ 2.274.800	\$ 3.726.851.600	\$ 335.264.700	\$ 4.828.293.000	\$ 330.697.500	\$ 739.208.400	\$ -	\$ 1.539.542.600	\$ 286.700
dic-21	\$ 3.090.888.900	\$ 2.444.000	\$ 4.067.522.400	\$ 363.061.200	\$ 5.446.279.600	\$ 357.135.300	\$ 719.419.300	\$ -	\$ 1.754.803.800	\$ 244.400
Recaudo Total 2021	\$ 11.324.946.500		\$ 16.388.746.900		\$ 20.873.863.700		\$ 3.006.991.700		\$ 6.316.935.100	
ene-22	\$ 2.633.289.900	\$ 2.428.000	\$ 3.496.652.600	\$ 324.788.200	\$ 4.663.265.200	\$ 313.715.100	\$ 672.401.600	\$ -	\$ 1.647.070.000	\$ 303.100
feb-22	\$ 2.693.181.200	\$ 3.280.000	\$ 3.385.458.600	\$ 348.908.000	\$ 4.477.150.500	\$ 338.714.800	\$ 608.082.000	\$ -	\$ 1.446.512.200	\$ 250.000
mar-22	\$ 3.030.105.400	\$ 4.540.000	\$ 3.727.284.600	\$ 390.986.400	\$ 4.997.210.100	\$ 380.006.100	\$ 681.614.800	\$ -	\$ 1.627.400.900	\$ 230.000
abr-22	\$ 2.922.998.300	\$ 4.440.000	\$ 3.611.058.600	\$ 363.106.400	\$ 4.933.852.700	\$ 353.700.300	\$ 607.095.200	\$ -	\$ 1.615.867.900	\$ 260.000
may-22	\$ 2.969.985.600	\$ 6.510.000	\$ 3.674.097.200	\$ 403.253.600	\$ 4.949.678.700	\$ 388.106.600	\$ 682.703.500	\$ -	\$ 1.571.161.800	\$ 355.000
jun-22	\$ 2.945.459.500	\$ 6.935.000	\$ 3.597.115.700	\$ 386.051.300	\$ 4.854.878.700	\$ 367.606.300	\$ 621.282.000	\$ -	\$ 1.563.186.400	\$ 310.000
jul-22	\$ 3.102.344.000	\$ 7.205.000	\$ 3.825.582.100	\$ 402.527.700	\$ 5.323.685.400	\$ 390.678.700	\$ 655.238.800	\$ -	\$ 1.737.280.800	\$ 500.000
ago-22	\$ 3.214.957.300	\$ 7.085.000	\$ 3.808.317.800	\$ 413.973.800	\$ 5.113.916.800	\$ 400.198.700	\$ 703.801.900	\$ -	\$ 1.711.034.700	\$ 550.000
sep-22	\$ 3.122.275.200	\$ 8.375.000	\$ 3.596.183.000	\$ 407.983.000	\$ 4.719.553.200	\$ 397.378.400	\$ 706.026.000	\$ -	\$ 1.629.108.700	\$ 590.000
oct-22	\$ 3.140.437.400	\$ 9.465.000	\$ 3.701.163.600	\$ 414.672.500	\$ 4.949.395.600	\$ 412.119.100	\$ 651.681.300	\$ -	\$ 1.703.468.700	\$ 575.000
nov-22	\$ 3.069.916.800	\$ 9.810.000	\$ 3.648.057.000	\$ 404.200.500	\$ 4.783.959.100	\$ 407.707.600	\$ 777.322.700	\$ -	\$ 1.625.332.600	\$ 495.000
dic-22										
Recaudo Total 2022	\$ 32.915.023.600		\$ 44.331.422.200		\$ 57.916.477.700		\$ 7.367.249.800		\$ 17.881.842.800	

Nota*: La información del mes de diciembre de 2022 será entregada por el Concesionario Rutas del Valle el 05 de enero de 2023 (día 5 del mes siguiente al periodo de reporte) conforme a lo contractual.

En estos términos, esperamos haber atendido su solicitud.

Atentamente,

DIANA YOLIMA GUTIERREZ REY
Gerente de Proyectos (E) – Vicepresidencia Ejecutiva

Anexos: SIN

cc:

Proyectó: Paula Alejandra Castro Rodríguez – Ingeniera Auxiliar ANI
VoBo: DIANA YOLIMA GUTIERREZ REY Gerente, JAIRO ANTONIO RODRIGUEZ BELTRAN
Nro Rad Padre: 20224091426712
Nro Borrador: 20235000000437
GADF-F-012

RECAUDO										
Mes	CENCAR		CIAT		ESTAMBUL		PASOLATORRE		ROZO	
	TARIFA PLENA	TARIFA ESPECIAL	TARIFA PLENA	TARIFA ESPECIAL	TARIFA PLENA	TARIFA ESPECIAL	TARIFA PLENA	TARIFA ESPECIAL	TARIFA PLENA	TARIFA ESPECIAL
sep-21	\$ 2.675.661.400	\$ 2.317.100	\$ 3.560.002.800	\$ 329.863.200	\$ 4.445.412.100	\$ 326.714.100	\$ 790.885.100	\$ -	\$ 1.447.338.400	\$ 230.300
oct-21	\$ 2.776.117.700	\$ 2.293.600	\$ 3.672.374.300	\$ 333.806.700	\$ 4.806.751.800	\$ 332.580.300	\$ 757.478.900	\$ -	\$ 1.574.286.800	\$ 202.100
nov-21	\$ 2.772.949.000	\$ 2.274.800	\$ 3.726.851.600	\$ 335.264.700	\$ 4.828.293.000	\$ 330.697.500	\$ 739.208.400	\$ -	\$ 1.539.542.600	\$ 286.700
dic-21	\$ 3.090.888.900	\$ 2.444.000	\$ 4.067.522.400	\$ 363.061.200	\$ 5.446.279.600	\$ 357.135.300	\$ 719.419.300	\$ -	\$ 1.754.803.800	\$ 244.400
Recaudo Total 2021	\$	11.324.946.500	\$	16.388.746.900	\$	20.873.863.700	\$	3.006.991.700	\$	6.316.935.100
ene-22	\$ 2.633.289.900	\$ 2.428.000	\$ 3.496.652.600	\$ 324.788.200	\$ 4.663.265.200	\$ 313.715.100	\$ 672.401.600	\$ -	\$ 1.647.070.000	\$ 303.100
feb-22	\$ 2.693.181.200	\$ 3.280.000	\$ 3.385.458.600	\$ 348.908.000	\$ 4.477.150.500	\$ 338.714.800	\$ 608.082.000	\$ -	\$ 1.446.512.200	\$ 250.000
mar-22	\$ 3.030.105.400	\$ 4.540.000	\$ 3.727.284.600	\$ 390.986.400	\$ 4.997.210.100	\$ 380.006.100	\$ 681.614.800	\$ -	\$ 1.627.400.900	\$ 230.000
abr-22	\$ 2.922.998.300	\$ 4.440.000	\$ 3.611.058.600	\$ 363.106.400	\$ 4.933.852.700	\$ 353.700.300	\$ 607.095.200	\$ -	\$ 1.615.867.900	\$ 260.000
may-22	\$ 2.969.985.600	\$ 6.510.000	\$ 3.674.097.200	\$ 403.253.600	\$ 4.949.678.700	\$ 388.106.600	\$ 682.703.500	\$ -	\$ 1.571.161.800	\$ 355.000
jun-22	\$ 2.945.459.500	\$ 6.935.000	\$ 3.597.115.700	\$ 386.051.300	\$ 4.854.878.700	\$ 367.606.300	\$ 621.282.000	\$ -	\$ 1.563.186.400	\$ 310.000
jul-22	\$ 3.102.344.000	\$ 7.205.000	\$ 3.825.582.100	\$ 402.527.700	\$ 5.323.685.400	\$ 390.678.700	\$ 655.238.800	\$ -	\$ 1.737.280.800	\$ 500.000
ago-22	\$ 3.214.957.300	\$ 7.085.000	\$ 3.808.317.800	\$ 413.973.800	\$ 5.113.916.800	\$ 400.198.700	\$ 703.801.900	\$ -	\$ 1.711.034.700	\$ 550.000
sep-22	\$ 3.122.275.200	\$ 8.375.000	\$ 3.596.183.000	\$ 407.983.000	\$ 4.719.553.200	\$ 397.378.400	\$ 706.026.000	\$ -	\$ 1.629.108.700	\$ 590.000
oct-22	\$ 3.140.437.400	\$ 9.465.000	\$ 3.701.163.600	\$ 414.672.500	\$ 4.949.395.600	\$ 412.119.100	\$ 651.681.300	\$ -	\$ 1.703.468.700	\$ 575.000
nov-22	\$ 3.069.916.800	\$ 9.810.000	\$ 3.648.057.000	\$ 404.200.500	\$ 4.783.959.100	\$ 407.707.600	\$ 777.322.700	\$ -	\$ 1.625.332.600	\$ 495.000
dic-22	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Recaudo Total 2022	\$	32.915.023.600	\$	44.331.422.200	\$	57.916.477.700	\$	7.367.249.800	\$	17.881.842.800