

Comunicaciones gestionadas entre los días 7 de noviembre y 22 de enero 2024

Comisión de Concesionarios Viales

Fecha	Nro. Radicado	Contenido / Asunto	Organización
28/11/2023	No. 22023003522	<i>VJ- Comentarios al PL 233 de 2023C/142 de 2022S “Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones”. -</i>	COMISIÓN SEXTA DE CÁMARA / MINISTERIO DE TRANSPORTE / AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.
30/11/2023	No. 22023003525	<i>VJ- Propuesta de decreto para la necesaria normalización de las tarifas de peaje a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS.-</i>	MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO / MINISTERIO DE TRANSPORTE / ANI
4/12/2023	No. 22023003531	<i>VJ- Observaciones a la segunda versión del proyecto de decreto “Por medio del cual se establecen instrucciones para el incremento gradual de las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y se dictan otras disposiciones”.-</i>	MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO / MINISTERIO DE TRANSPORTE / ANI
7/12/2023	No. 22023003537	<i>VJ - comentarios al proyecto de ley proyecto de ley 233 de 2023C/142 de 2022S: movilidad segura.-</i>	CÁMARA DE REPRESENTANTES
7/12/2023	No. 22023003538	<i>VJ- Remisión de la matriz de preguntas de la sesión de trabajo del pasado 9 de noviembre. –</i>	SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE
7/12/2023	No. 22023003541	<i>VJ- Reconocimiento de las compensaciones ambientales derivadas de las licencias ambientales obtenidas para la explotación de autorizaciones temporales y de las zonas de apoyo a través de los recursos de la Subcuenta de Compensaciones Ambientales del Contrato de Concesión.-</i>	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI
7/12/2023	No. 22023003542	<i>VJ- comentarios proyecto de resolución concepto de corredor geotécnico y LIVV.-</i>	MINISTERIO DE TRANSPORTE
11/12/2023	No. 22023003543	<i>VJ- Factura electrónica por pago de peaje Resolución No. 00165 del 1 de noviembre de 2023.-</i>	DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES
20/12/2023	No. 22023003557	<i>VJ- Factura electrónica por pago de peaje – Respuesta a comunicado 100153157 – 6744 del 19 de diciembre de 2023. -</i>	DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES

Bogotá D.C., 28 de noviembre de 2023

CC:  Nro. Radicado: 22023003522
Fecha: 2023-11-28 Hora: 14:54:00
Destinatario: CAMARA DE REPRESENTANTES CONGRESO DE LA REPUBLICA DE
Remitente: Vicepresidencia Jurídica
Folios: 1 Tipo Anexos:
Usuario Radicador: Luz Castillo

Honorable representante
JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Presidente
Comisión sexta de Cámara

Doctor
RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario
Comisión sexta de Cámara

Honorable representante
LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN
Coordinador ponente

Ref.: Comentarios al PL 233 de 2023C/142 de 2022S "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones". -

Respetados Senadores,

De la manera más atenta, en nombre del gremio de la infraestructura, respetuosamente compartimos con lo honorables representantes algunas preocupaciones del gremio respecto del proyecto de ley 233 de 2023C/142 de 2022S, "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones", iniciativa legislativa que actualmente cursa su segundo debate en la plenaria del Senado.

En la gaceta 1569 de 2023, se publicó la ponencia para tercer debate del referido proyecto de ley, el cual incorporó el artículo 11 con la siguiente redacción:

"Artículo 11. *Adiciónese un párrafo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, así:*

Parágrafo 3°. *Dando aplicación a los principios bajo los cuales se planea y desarrolla la infraestructura del transporte, en especial, los de calidad del servicio, capacidad, conectividad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad ambiental, en las obras de infraestructura, especialmente aquellas que comunican municipios conurbados o de cortas distancias, que los hacen dormitorio de las ciudades núcleos o capitales, las autoridades competentes deberán realizar los estudios técnicos necesarios para verificar la viabilidad de implementar carriles preferenciales para motociclistas y ciclistas, con el objetivo de proteger la vida e integridad de estos actores vulnerables de la vía.*

La implementación de los carriles preferenciales para motocicletas y ciclistas se hará en las vías en donde se permitan y serán adicionales a la infraestructura vial existente. En todo caso, este proceso será concertado con todos los actores viales.

Para estos efectos, en las estaciones de peajes existentes y las que se implementen en adelante, en las vías concesionadas y no concesionadas, es de obligatorio cumplimiento un registro de aforo del número de vehículos motorizados de dos ruedas que atraviesan el peaje”.

Sin perjuicio de las bondades de la iniciativa parlamentaria que será objeto de deliberación y discusión en la plenaria de Senado, queremos poner de presente que actualmente los proyectos de infraestructura vial no realizan un aforo sobre vehículos con las condiciones señaladas en el aparte resaltado en negrilla. Aun cuando los motociclistas y demás conductores de vehículos motorizados de dos ruedas son usuarios de las vías, también es cierto que actualmente dichos vehículos se encuentran exentos del pago de las tarifas de peaje por expresa disposición de la Ley 787.

Con ocasión de esta exención y a las particulares características de este tipo de automotores, las motocicletas y demás velocípedos no efectúan su paso por las casetas de peaje, sino que lo realizan por un costado de la infraestructura que opera y ejecuta el recaudo la tarifa. En virtud de lo señalado, la exigencia establecida en el proyecto de ley obligaría a los proyectos de infraestructura vial, no concesionados y concesionados, a adecuar la infraestructura para realizar el conteo y aforo de estos vehículos, representando unos mayores costos de operación que tendrían que asumir las entidades administradoras de las vías o los entes concedentes.

Respetados parlamentarios, a partir de lo antes señalado, amablemente recomendamos incluir un aparte en el proyecto de norma que tenga por objeto reconocer los mayores costos de operación en los casos en los que aplique de tal forma que no se afecten las reglas bajo las cuales se pactaron los contratos celebrados. En caso de que no resulte viable la anterior sugerencia, amablemente recomendamos eliminar este segmento del proyecto de norma en aras de no incrementar los costos de operación de los peajes, lo cual impactaría la tarifa para lo demás usuarios de la vía.

Esperamos que estas observaciones sean tenidas en consideración a lo largo del debate parlamentario, y presentamos nuestra colaboración para llevar a cabo los análisis que consideren pertinentes sobre el particular.

Con todo comedimiento,



JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER
Presidente Ejecutivo

VJ/EO

c.c. Dra. María Constanza García – Viceministra de Infraestructura – Ministerio de Transporte.

Dra. Carolina Barbanti Mansilla - Presidente (e) - Agencia Nacional de Infraestructura.



CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA

Bogotá D.C., 30 de noviembre de 2023

CCl
Fecha: 2023-11-30
Destinatario: MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO
Remitente: Vicepresidencia Jurídica
Folios: 1
Usuario Radicador: Luz Castillo
Nro. Radicado: 22023003525
Hora: 10:19:00
Tipo Anexos:

Señor Ministro
RICARDO BONILLA GONZÁLEZ
Ministerio de Hacienda y Crédito Público

Señor Ministro
WILLIAM CAMARGO TRIANA
Ministerio de Transporte

Señora Viceministra de Infraestructura
MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO
Ministerio de Transporte

Señor Director de Crédito Público
JOSÉ ROBERTO ACOSTA RAMOS
Ministerio de Hacienda y Crédito Público

Señora Presidenta
CAROLINA BARBANTI MANSILLA
Agencia Nacional de Infraestructura
Ciudad

Asunto: Propuesta de decreto para la necesaria normalización de las tarifas de peaje a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y el Instituto Nacional de Vías – INVIAS.-

Respetados funcionarios,

Por medio de esta comunicación nos referimos al borrador de decreto publicado por el Ministerio de Transporte el día de ayer, 29 de noviembre, por medio del cual se pretenden fijar las *"instrucciones para el incremento gradual de las tarifas de peaje"* en los proyectos administrados por la ANI y las estaciones de peaje a cargo del INVIAS.

Lo primero que debo señalar es que el marco tarifario de los proyectos de concesión está plenamente preestablecido en los contratos y, por ende, es vinculante y obligatorio para las partes.

Por otro lado, la propuesta reglamentaria es sorprendente para el gremio, teniendo en cuenta las gratas conversaciones y presentaciones realizadas en el pasado Congreso Nacional de Infraestructura por el Gobierno nacional, entre las que se encuentran las palabras del señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, mediante las cuales amablemente le confirmó al pleno de la industria, que las tarifas de peaje serían normalizadas en su totalidad al 1° de julio de 2024, mediante dos incrementos en los meses de enero y junio del próximo año.

La propuesta de decreto va en contravía de esta manifestación y, esencialmente, pone en serio peligro el interés general representado en los proyectos de infraestructura que se desarrollan a través de la modalidad de asociación público-privada, así como el cierre financiero y la intención de participar de los inversionistas nacionales y extranjeros, en nuevos proyectos de asociación público-privada anunciados por el gobierno.

A continuación, expondré en detalle los impactos de esta propuesta de reglamentación.

1. Eventual detrimento patrimonial del erario

El decreto 050 de 2023 ha ocasionado que el presupuesto general de la nación se haya impactado en la suma de 500 mil millones pesos para la vigencia 2023, por cuenta de la compensación de los ingresos dejados de recibir por parte de los proyectos. Esta cifra podría duplicarse en el año 2024, para un total aproximado de 1 billón de pesos, como consecuencia de la equivocada decisión de congelar las tarifas de peaje y no permitir su indexación e incremento, cuyos valores son pagados exclusivamente por los usuarios de las vías. Lo anterior, sin contar las sumas requeridas para restablecer el equilibrio económico de las iniciativas privadas.


Los valores destinados a restablecer el ingreso perdido se hubiesen podido invertir en la salud, la educación, la seguridad y la justicia.

2. Afectación a la confianza del sector privado

La infraestructura pública y las concesiones no son un asunto de exclusivo resorte del Estado, ni tampoco del sector privado; por el contrario, resultan de una asociación entre las entidades públicas y los inversionistas y financiadores que facilitan los recursos para construir, operar y mantener las vías que transitan los usuarios en el territorio nacional. Estamos entonces frente a una verdadera colaboración público-privada que se fundamenta en un principio: la confianza; protegida constitucional y legalmente.

Esa confianza fue seriamente lesionada en enero de este año, por cuenta de la expedición del decreto 050 que dispuso, unilateralmente, congelar las tarifas de peaje, aduciendo que la decisión se tomaba como una supuesta medida antiinflacionaria. Como oportunamente lo dijimos el sábado 14 de enero, a través de una comunicación de observaciones y comentarios al borrador de ese decreto -publicado durante un muy corto espacio de tiempo-, la iniciativa contraría disposiciones superiores constitucionales, normas legales de orden público y, además, provoca un serio riesgo para la viabilidad financiera de los proyectos, en particular a las iniciativas privadas. También expusimos la falta de sustentación técnica entre la medida y su aparente relación con la inflación.

Hoy reiteramos esos argumentos, además de los siguientes:

- (i) El 27 de octubre se publicó para comentarios un borrador de decreto en el que se establecía que la normalización del esquema tarifario se haría a más tardar el 1° de julio de 2024;
- (ii) Con base en esta disposición, el Ministerio de Transporte publicó el 7 de noviembre de 2023 un proyecto de resolución en el que fijó el cronograma de normalización de tarifas, señalando que el 1° de diciembre de 2023 se incrementarían las tarifas de peaje con el IPC del año 2022 certificado por el DANE; el 16 de enero de 2024 se incrementaría con el IPC del año 2023, y finalmente, a más tardar el 1 de julio de 2024, se normalizarían todas las tarifas de acuerdo con las regulaciones contractuales que apliquen para cada caso; 

- (iii) Esta propuesta, si bien no superaba los graves efectos del decreto 050, generó en el mercado un importante grado de certeza, al punto que la CCI no presentó observaciones al borrador de resolución, por considerarla clara y precisa.
- (iv) Posteriormente, a través de medios de comunicación, el Gobierno nacional manifestó que durante el año 2023 no se llevaría a cabo la indexación de las tarifas de peaje que, como lo hemos dicho reiteradamente, debió hacerse en enero de este año.
- (v) Esta situación causó, nuevamente, una preocupante incertidumbre entre inversionistas y financiadores nacionales y extranjeros.

Ahora, tenemos otro cambio de criterio en el Gobierno nacional, por cuanto a pesar de expresar en el Congreso Nacional de Infraestructura que los incrementos se harían en dos momentos: enero y junio de 2024 para llegar al 1° de julio con la totalidad del esquema tarifario normalizado, se publica este nuevo borrador de decreto, modificando, una vez más, las condiciones.

Señores ministros, viceministra, director y presidenta: estas decisiones están acabando con la confianza inversionista en el sector y lo están socavando gravemente. No es responsable por parte del Gobierno nacional y de sus funcionarios tomadores de decisión esta situación, por lo que hacemos un llamado urgente a que se normalice el esquema tarifario en las concesiones de la ANI a la mayor brevedad, de tal manera que se proteja el interés general y se preserven los miles de empleos e impactos positivos que generan los proyectos en el bienestar de las comunidades y la economía regional y nacional.

3. No es cierto que el congelamiento de las tarifas de peaje es una medida antiinflacionaria

La Dirección de Asuntos Económicos de la CCI ha llevado a cabo un riguroso análisis en torno a la relación existente entre el IPC y las tarifas de peajes.

A continuación, se presenta este análisis que ilustra, con toda claridad, que las tarifas de peajes no inciden significativamente sobre la inflación.

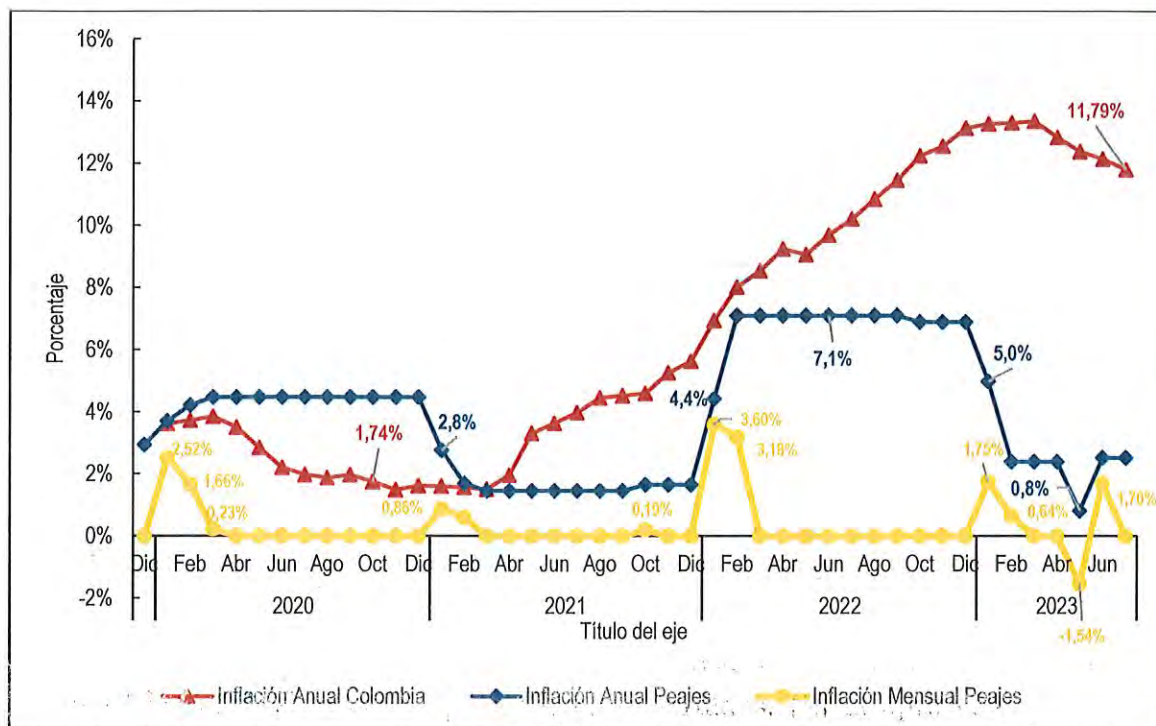
En 2022, la inflación alcanzó uno de los niveles más altos en la historia reciente de Colombia. En efecto, para el año en mención este indicador se ubicó en 13,12%, explicado en primera medida por la variación anual registrada en las divisiones de *“alimentos y bebidas no alcohólicas”*, *“alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles”* y *“restaurantes y hoteles”*, los cuales contribuyeron con 4,88 puntos porcentuales (p.p.), 2,25 p.p. y 1,84 p.p., respectivamente, a la inflación anual total.

Asimismo, según el Banco de la República de Colombia, en su informe de política monetaria de enero de 2023, las presiones cambiarias acumuladas sobre los precios y algunos choques particulares sobre la oferta de alimentos explicarían la dinámica de la inflación en 2022.

Tal como se observa en la Gráfica 1, el IPC registró un aumento progresivo entre 2021 y 2022, mientras que, en lo corrido del 2023, se ha presentado una desaceleración, alcanzando un 11,79%. Los tres factores que la banca central de Colombia señala como causales de la disminución del IPC son: (i) menores variaciones en los precios de los alimentos derivadas de una mayor oferta local y reducciones en los precios de los productos importados; (ii) la apreciación del peso colombiano y; (iii) los efectos acumulados de las decisiones de aumento de la tasa de interés de intervención, los cuales moderan el crédito, el consumo y el gasto de empresas y hogares.

Ahora bien, para los efectos del presente documento, si se considera únicamente el rubro de peajes, como resulta evidente, el IPC de este componente aumenta en enero de cada año, por lo que en los siguientes meses la variación del IPC de las tarifas es cero. Llegado a este punto, resulta procedente destacar que, de acuerdo con los datos revelados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (Dane), los peajes solo contribuyeron 0,01 p.p. en 2020 y 2022 a la inflación, cifra que en términos relativos no impactan significativamente la inflación total del país.

Gráfica 1. Evolución de la inflación de Colombia, y de la inflación anual y mensual del rubro “Peajes” entre diciembre 2019 a julio 2023



De hecho, si se considera este análisis a octubre de 2023, según el propio Dane, la contribución del rubro 'peajes' al IPC continúa siendo nula (0,0 p.p.) tanto en la variación mensual, como del año corrido y anual.

Por lo anterior, el párrafo segundo del artículo 1° que establece: "Previo a la expedición de las resoluciones de incremento gradual de las tarifas de peaje, el Ministerio de Transporte consultará al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y al Departamento Nacional de Estadísticas – DANE, las determinantes económicas e inflacionarias del país durante la vigencia 2024", no tiene fundamento técnico, en la medida que, como se expuso detalladamente en precedencia, los peajes no tienen una incidencia significativa en la inflación.

3.1. Proyecciones 2023 y 2024

Si bien es cierto que la inflación ha mostrado signos de desaceleración en los últimos meses, derivado de disminuciones en las variaciones anuales del IPC de alimentos y los bienes sin alimentos ni regulados (SAR), no debe perderse de vista que los precios de regulados y de servicios han continuado acelerándose, generando mayores presiones sobre la inflación. A lo anterior se suman los incrementos sucesivos realizados en el

precio de la gasolina con el fin de reducir el déficit del Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles.

Sin perjuicio de lo anterior, de acuerdo con proyecciones del Banco de la República (BanRep), Dane, Corficolombiana, Fedesarrollo y Bancolombia, se estima que la inflación mantenga una tendencia a la baja, alcanzando una variación anual en diciembre de 2023 cercana al 10% y 3,5% a finales de 2024.

Ahora bien, cabe resaltar que estas proyecciones se encuentran sujetas a los diferentes choques externos que el país pueda enfrentar, como el comportamiento de las condiciones financieras internacionales, la dinámica de los precios de *commodities*, la tasa de cambio, el ajuste de la demanda interna y la posible ocurrencia del fenómeno del Niño. Respecto a este último punto, instituciones como Corficolombiana han establecido que su proyección de inflación es de 9,6%, esto dado a que es posible que el fenómeno del Niño afecte la oferta de energía, generando así un aumento en sus precios en el segundo semestre del año.

3.2. Importancia del cobro de peajes para el desarrollo de la infraestructura vial

Colombia se caracteriza por tener una geografía exigente, con montañas jóvenes, las cuales han retado al gremio de los ingenieros para el desarrollo de megaestructuras como son: el viaducto del Gran Manglar (4,9 km), el puente Río Magdalena (1,48 km), el puente Macalito (962 m), los Viaductos de Gualanday (760 m y 600 m), así como los túneles de Oriente (8,2 km), de Amagá (3,6 km), de Occidente (4,64 km), Renacer (4,33 km), de La Quebra (4,25 km), de Tesalia (3,5 km), La Paz (3,1 km), entre otros. Cabe señalar que este tipo de infraestructura de primer nivel, la cual ha impactado positivamente la productividad y el desarrollo económico del país, no se hubiera podido realizar sin el cobro de los peajes, especialmente por la restricción fiscal. En efecto, debe precisarse que en el caso del modelo concesionado el Estado reduce la presión presupuestal corriente y de mediano plazo.

Ahora bien, con la contribución realizada mediante el pago de la tarifa de peajes, los usuarios de las vías concesionadas no sólo están apoyando la financiación del proyecto vial y por ende al desarrollo de la infraestructura vial, sino que a su vez está invirtiendo en términos sociales y ambientales, ya que los proyectos son sostenibles desde estas dos perspectivas.



En términos sociales, considerando que los proyectos buscan generar impactos económicos por medio de la vinculación laboral de personas de la zona de influencia, además fomenta, apoya e impulsa unidades productivas locales a quienes encarga bienes y servicios requeridos para el proyecto, como elaboración de uniformes para los trabajadores, alimentación entre otros. Incluso, la implementación de políticas de responsabilidad social a cargo de las concesiones ha llevado a que, por medio de los proyectos, se construyan colegios y centros culturales para fomentar la educación de la población infantil, así como la instalación de infraestructura eléctrica, por tan solo citar algunos ejemplos. En otras palabras, los peajes cumplen con un rol social, ya que genera dinámicas nuevas en las comunidades de impacto de forma directa.

Por su parte, desde una perspectiva ambiental, los usuarios de la vía también están impulsando el desarrollo de una gestión ambiental a cargo de las concesiones, por ejemplo, la reforestación, la conservación de centros hídricos y ecosistemas aledaños al proyecto; se han realizado pasos de fauna, dando prioridad a las especies de animales circundantes de la zona. Llegado a este punto, es importante señalar que las vías, como los tipos de obra (puentes y viaductos) tratan de ser lo menos invasivos con el medio ambiente y deben responder a licencias ambientales. Así, estamos hablando que los peajes deben ser vistos con visión ambiental teniendo en cuenta que estos contribuyen a la responsabilidad ambiental en los proyectos concesionados.

En síntesis, es importante señalar que los peajes deben ser vistos como un mecanismo transversal para el desarrollo de proyectos de infraestructura, en donde los usuarios de la vía propician: la construcción y mantenimiento de vías en excelentes condiciones, impulsan económicamente a las regiones aledañas al proyecto, fomentan la conservación social y del ambiente del país.

3.3. Impacto del no incremento de las tarifas de peajes

Según cálculos de Fedesarrollo, el congelamiento de las tarifas de peajes provocaría un déficit del orden de \$0,8 billones en 2023, \$1,8 billones acumulado a 2024, \$7,6 billones hasta 2030 hasta alcanzar los \$13,8 billones en 2040.

4. Eventual responsabilidad institucional y personal de los funcionarios públicos

La Procuraduría General de la Nación, a través de la procuraduría primera delegada para la vigilancia de la función pública, inició una actuación con el fin de que el

Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte, el Viceministerio de Infraestructura y la ANI establezcan con toda claridad:

*"(i) Mecanismos que se aplicarán de acuerdo con lo pactado en los correspondientes contratos para el reconocimiento de los ajustes de tarifas de peaje a que haya lugar con ocasión de la expedición del Decreto 0050 de 2023. A la fecha, cuánto ha sido el valor reconocido por las entidades contratantes y cuál es su proyección. (ii). Planeación financiera y estimación de las partidas presupuestales necesarias para garantizar la continuidad de los servicios relacionados con lo dispuesto en el Decreto. (iii). Gestiones realizadas y a realizarse requeridas para que se aporten los recursos correspondientes al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales, que al no hacerlas, podría afectar su liquidez. (iv). Mecanismos alternativos concretos por implementar tendientes a reconocer los ajustes de tarifas de peaje a que haya lugar con ocasión de la expedición del Decreto mencionado."*¹

Las decisiones en torno al decreto 050 de 2023, sus efectos y que a la fecha no se haya normalizado el esquema tarifario, causando una seria afectación al presupuesto general de la nación, pueden acarrear responsabilidad disciplinaria, fiscal y patrimonial a los funcionarios que han participado de las decisiones. Por lo anterior, la Contraloría General de la República seguramente llevará a cabo gestiones de auditoría fiscal, y por su parte, la Procuraduría General de la Nación podría realizar la verificación del cumplimiento de las acciones a cargo del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte, el Viceministerio de Infraestructura y la ANI, en el marco de la función preventiva que ha iniciado.

Los procesos judiciales que han iniciado los concesionarios y que, sin lugar a duda aumentarán de materializarse la decisión del borrador de decreto del asunto, implicarán una inminente responsabilidad patrimonial personal de los funcionarios, por cuenta de las acciones de repetición que procederían en los términos de la Ley 678 de 2001.

¹ Oficio PDFP1 No. 0506 del 3 de octubre de 2023.

5. Terminación anticipada de contratos de iniciativa privada e incremento de contingencias para el Estado

El decreto 050 de 2023 ha sido una de las causas para la terminación anticipada de un contrato de iniciativa privada por decisión judicial. Esta situación se podría replicar en los otros contratos de concesión de iniciativa privada, lo que generaría una billonaria contingencia al Estado con ocasión de la aplicación de las fórmulas de liquidación. Pero, ante todo, podría afectar gravemente el interés general al no garantizarse la permanencia de infraestructuras con adecuados niveles de servicios, operadas y mantenidas en debida forma.

Hemos insistido, y en esta oportunidad lo reiteramos: los proyectos de iniciativa privada deben ser compensados con recursos del presupuesto general de la nación o del fondo de contingencias por las consecuencias en la disminución de los ingresos generadas por el decreto, en caso de que los mecanismos líquidos contractuales resulten insuficientes. De no ser así, es inevitable la potencial terminación anticipada de nueve proyectos de origen particular, con la consecuente falta de culminación y administración de las obras, además del impacto en el empleo, las economías regionales y nacional y el desarrollo de los territorios.

Por las anteriores razones señores ministros, señora viceministra, señor director y señora presidenta, instamos al Gobierno nacional para que normalice la totalidad del esquema tarifario establecido en los contratos, a más tardar, durante el primer semestre del próximo año; circunstancia respecto de la cual la Cámara Colombiana de la Infraestructura, como vocera y representante de la industria en el país, realizará el seguimiento correspondiente.


Sin otro particular me es grato suscribirme de Ustedes.

Atentamente,



JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER
Presidente Ejecutivo

Proyectó y revisó: JCQ -VPJ





**CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA**

Bogotá D.C., 4 de diciembre de 2023

Señor ministro
RICARDO BONILLA GONZÁLEZ
Ministerio de Hacienda
Ciudad

Señor ministro
WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA
Ministerio de Transporte
Ciudad

Señora viceministra de Infraestructura
MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO
Ministerio de Transporte
Ciudad

Doctora
CAROLINA BARBANTI MANSILLA
Presidenta (e)
Agencia Nacional de Infraestructura
Ciudad

CCI Nro. Radicado: 22023003531
Fecha: 2023-12-04 Hora: 18:54:00
Destinatario: MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO
Remitente: Vicepresidencia Jurídica
Folios: 1 Tipo Anexos:
Usuario Radicador: Luz Castillo

Ref: Observaciones a la segunda versión del proyecto de decreto "Por medio del cual se establecen instrucciones para el incremento gradual de las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y se dictan otras disposiciones".-

Estimados ministros, viceministra y presidenta,

En nombre del gremio que presido, de la manera más atenta, y complementando lo manifestado en la comunicación radicada el 30 de noviembre, remitimos a sus respectivos despachos las siguientes observaciones adicionales al borrador de decreto del asunto, publicado el día 29 de noviembre en la página web del Ministerio de Transporte.

Lo primero que hay que señalar, es el carácter vinculante de los contratos de concesión y APP celebrados entre la ANI y los concesionarios, especialmente, los términos y reglas aplicables al esquema tarifario y a la retribución de las concesiones. Estas afirmaciones tienen sustento, además, en el mandato del artículo 30 de la Ley 105 de 1993, el cual determina que la fórmula para la recuperación de la inversión será de obligatorio cumplimiento para las partes y su variación requiere del consentimiento del concesionario. En línea con lo anterior, obrar en

sentido contrario, implicará responsabilidad civil para la entidad. Para mayor claridad, a continuación transcribimos la norma aludida:

“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.

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” (negrilla nuestra).

El Decreto 050 de 2023 ha modificado unilateralmente las condiciones contractuales, lo cual, junto con la inobservancia de la regulación establecida en el artículo 30 de la Ley 105 de 1993, evidencian la antijuridicidad de la reglamentación, en criterio de la CCI.

Lo segundo, es que el Decreto 050 y esta nueva versión del proyecto de decreto, siguen generando incertidumbre en los inversionistas y financiadores que participan en los programas 4G y 5G. En efecto, el alcance y los términos del proyecto de iniciativa reglamentaria no establece con precisión los momentos o fechas exactas en las cuales se efectuará la indexación de las tarifas sobre las cuales el Decreto 050 ordenó no incrementar ni como se realizarán los incrementos previstos en los respectivos contratos.

En tercer lugar, dejar el incremento tarifario sujeto a un plan gradual de incrementos que defina el Ministerio podría vulnerar el Principio de Igualdad entre los distintos concesionarios y generar un tratamiento diferenciado entre concesionarios que afectaría cualquier juicio de igualdad.

Adicional a lo indicado, es imperativo aclarar que los concesionarios han debido asumir los mayores costos por salarios, insumos, equipos y demás actividades de construcción, operación, mantenimiento y administración de los proyectos, y están cumpliendo los contratos de financiación suscritos con los prestamistas, los cuales tenían considerados dentro de los modelos financieros y los flujos futuros, el incremento de peajes, tal como fue pactado en los respectivos contratos de concesión. Por ende, ni los contratos de concesión, ni tampoco los contratos de crédito, contemplan el no incremento anual de las tarifas de peaje que, como lo hemos dicho, constituyen parte de los ingresos de los proyectos de origen público, y en el caso de las iniciativas privadas, las tarifas de peaje se constituyen en la única fuente de ingresos de estas.

Por los motivos expuestos, con el propósito de dar absoluta certeza y seguridad jurídica al sector y un trato igualitario a los proyectos, es necesario que en el decreto que expida el Gobierno nacional se fijen con claridad, y sin condicionamientos, las fechas para lograr el restablecimiento del esquema tarifario en los proyectos de concesión. En virtud de lo anterior, en atención a los acuerdos logrados entre el Gobierno nacional y el gremio de la infraestructura en el pasado Congreso Nacional de Infraestructura, es necesario implementar el siguiente artículo 1:

“Artículo 1.- A partir del 16 de enero de 2024 se autoriza la indexación e incremento de las tarifas de peaje a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y del Instituto Nacional de Vías (Invías), en los siguientes términos:

- 1) El 16 de enero de 2024 se incrementarán las tarifas de peaje en un 13.12%, equivalente al IPC del año 2022, certificado por el DANE.*
- 2) El 1 julio de 2024 se incrementarán las tarifas de peaje en el porcentaje equivalente al IPC del año 2023, certificado por el DANE, sobre la tarifa previamente indexada el 16 de enero de 2024.*
- 3) Entre el 16 enero de 2024 y el 1 julio de 2024 se normalizarán las tarifas de peaje que correspondan de acuerdo con los respectivos contratos de concesión y asociaciones público-privadas celebrados por la ANI, en virtud de las obras y/o unidades funcionales entregadas por los concesionarios. Con el fin de incrementar estas tarifas contractuales por entrega de obras y/o unidades funcionales, el Ministerio de Transporte expedirá las resoluciones de incrementos graduales que se harán durante este periodo.*

Parágrafo: Para aquellos proyectos a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, que tuvieron incremento de tarifas peajes en el año 2023 antes de la entrada en vigor del Decreto 050 de 2023, seguirá aplicando el incremento tarifario establecido en el respectivo contrato.”

Como fue ampliamente expuesto en la comunicación del 30 de noviembre, las tarifas de peaje no inciden significativamente sobre la inflación. Por lo anterior, condicionar la estabilización de las tarifas de peaje al seguimiento de las determinantes económicas e inflacionarias en el año 2024 por parte del Ministerio de Hacienda y del DANE, no tiene fundamento técnico y, además, genera incertidumbre en las fechas en las cuales se realizarán las indexaciones e incrementos requeridos. Por ende, es necesaria la eliminación del parágrafo 2 del artículo 1 del borrador de decreto.

Dicho lo anterior, presentaremos a continuación otras observaciones y comentarios al proyecto de decreto, con el fin de lograr la necesaria seguridad jurídica sobre este particular.

1. Observaciones a la parte considerativa del proyecto de reglamentación

En lo que atañe a la parte considerativa, la motivación del acto administrativo se centra en: (i) la reducción de la inflación y (ii) el impacto de la medida en los planes de aportes al fondo de

contingencia. Sin embargo, no se observan alusiones al caso de las Iniciativas Privadas (IPs) sin desembolso de recursos públicos.

Como fue objeto de comentarios en el mes de enero, las IP sufren el rigor de una decisión de la administración que no estableció medidas o instrumentos para atender las compensaciones ocasionadas a este tipo de proyectos. A pesar de las reiteradas reflexiones que hemos realizado sobre el particular, creemos que se insiste en extender una decisión que seguirá ocasionando importantes afectaciones a las APP de origen privado, incluso, su inviabilidad financiera.

De otra parte, el proyecto de acto administrativo no considera como razón para el aumento de tarifas el compromiso inicial del Estado con los contratos de concesión. Además, omite referirse a la consecuente situación financiera causada por el no incremento de las tarifas, desconociendo los impactos ocasionados a las concesiones. Por lo anterior, se desconoce cuáles son las motivaciones y razones para no aplicar los artículos 5, inciso 1, de la Ley 80 de 1993 y 30 de la Ley 105 de 1993, que garantizan al contratista el derecho a recibir la remuneración pactada sin alteraciones durante la vigencia del contrato.

Una adecuada fundamentación del acto administrativo comporta referirse a todos los aspectos e implicaciones que tendría la decisión sobre los proyectos no respaldados por el fondo de contingencias, especialmente, las iniciativas privadas sin aportes públicos, y abordar con detalle las fuentes que permitirían atender las respectivas compensaciones generadas por el Decreto 050 y su modificación.

2. Comentarios al artículo 2 de la iniciativa reglamentaria

La ley 448 de 1998 y el Decreto reglamentario 423 de 2001 contienen las normas vigentes en materia de obligaciones contingentes y planes de aportes a cargo de las entidades estatales. Entendemos que el propósito del artículo 2, es implementar una norma reglamentaria que facilite las modificaciones de los planes de aporte de obligaciones contingentes a cargo de la ANI, con el fin de incluir los recursos provenientes de la adición presupuestal prevista en la Ley 2299 de 2023 y de los otros que sean requeridos para efectuar las compensaciones por menor recaudo de los proyectos.

Por lo anterior, con el fin de dar mayor claridad, sugerimos la siguiente redacción:

“Artículo 2°. Presentación y aprobación de planes de aportes parciales. La Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público deberá aprobar los planes de aportes parciales que le presente la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, que incluyan las obligaciones contingentes que se deriven del no incremento de tarifas peaje en las estaciones a cargo de la ANI con ocasión de la expedición del Decreto 050 de 2023 y las demás normas que lo modifiquen, adicionen, sustituyan o complementen.

Parágrafo. Para las demás obligaciones contingentes y aquellas no contempladas en el inciso anterior, a cargo de la ANI, se aplicarán las disposiciones previstas en la Ley 448 de 1998, el Decreto 423 de 2001 y las normas que los modifiquen, sustituyan o

complementen, así como la regulación prevista en los contratos de concesión y asociaciones público-privadas celebrados entre la ANI y los concesionarios”.

3. Comentarios al artículo 3 de la iniciativa reglamentaria

En relación con las derogatorias que plantea el proyecto de norma, amablemente sugerimos que la versión definitiva de la reglamentación derogue todo el Decreto 050, y no solo el artículo

1. En nuestra consideración, los demás artículos del referido acto administrativo están diseñados para regular el no incremento de las tarifas de peaje.

Sin otro particular, me es grato suscribirme de Ustedes.

Con todo comedimiento,



JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER


Presidente Ejecutivo

Cámara Colombiana de la Infraestructura



Bogotá D.C., 7 de diciembre de 2023

Honorable Representante
LINA MARÍA GARRIDO MARTÍN
Coordinadora y ponente
CÁMARA DE REPRESENTANTES
Ciudad

CC: 
Fecha: 2023-12-07 Nro. Radicado: 22023003537
Destinatario: CAMARA DE REPRESENTANTES CONGRESO DE LA REPUBLICA DE
Remitente: Vicepresidencia Jurídica
Folios: 1 Tipo Anexos:
Usuario Radicador: Luz Castillo

Honorable Representante
LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN
Coordinador y ponente
CÁMARA DE REPRESENTANTES
Ciudad

Ref: comentarios al proyecto de ley proyecto de ley 233 de 2023C/142 de 2022S: movilidad segura.-

Honorables representantes,

De la manera más atenta, remitimos los comentarios del gremio de la infraestructura, en relación con el proyecto de ley 233 de 2023 Cámara/142 de 2022 Senado, “por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, y se dictan otras disposiciones”.

I. Capítulo IV. Vehículos de dos ruedas motorizadas, patinetas y aforo en peajes - Artículo 11

En el parágrafo 3 de esta disposición se indica lo siguiente:

“Para estos efectos, en las estaciones de peajes existentes y las que se implementen en adelante, en las vías concesionadas y no concesionadas, es de obligatorio cumplimiento un registro de aforo del número de vehículos motorizados de dos ruedas que atraviesan el peaje.”

Al respecto, se advierte que la implementación del registro de aforo que propone la norma, implicará la imposición de obligaciones adicionales que desconocen el alcance de lo contemplado en los contratos de concesión vigentes, en la medida en que esto requerirá realizar unas inversiones en tecnología y equipos para consolidar la información solicitada. Así las cosas, cualquier obligación no prevista previamente en el alcance contractual y que deberá ser asumida por la entidad contratante o por la entidad propietaria de la infraestructura concesionada.

De igual manera, se requiere contar con información clara de la metodología de conteo vehicular.



II. Artículo 14. Registro georreferenciado de siniestros viales con víctimas (fallecidos y lesionados) en todas las vías del país

Esta disposición señala:

"Las autoridades de tránsito y demás entidades del orden nacional y territorial que elaboren los Informes Policiales de Tránsito (IPAT) deben realizar, de manera obligatoria, la identificación, diligenciamiento y el reporte de las coordenadas geográficas de cada siniestro vial al sistema RUNT. El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita, gratuitamente y con periodicidad mínima mensual, los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a la Superintendencia de Transporte y a las entidades territoriales que lo soliciten. (...)"

De la lectura de lo anterior, resulta claro que en el diligenciamiento el IPATS es una obligación de las autoridades de tránsito, sin embargo, gestiones propias de la ejecución contractual han permitido identificar la existencia de eventos a los cuales la autoridad policial no asiste y, por lo tanto, no diligencia el IPAT, aun cuando existen personas lesionadas en accidentes de tránsito. Por tal razón, consideramos necesario que se aclaren las competencias frente a este punto, con la finalidad de evitar inconvenientes por subregistro de la información respectiva.

III. Capítulo VI. Disposiciones Finales - Artículo 15

Este artículo dispone que, en un plazo no mayor a un año, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, podrá estructurar un modelo de financiación dirigido a la ejecución de los planes, programas y proyectos de seguridad vial de los entes territoriales que hayan fijado un objetivo de disminución de lesiones corporales y/o fatalidades por siniestros viales en sus instrumentos de política pública.

Al respecto, para que este propósito pueda lograrse, es importante considerar un reporte preciso y fidedigno de los puntos de siniestralidad, los cuales deben corresponder con el municipio de ocurrencia del siniestro. De esta manera, podrán implementarse acciones por parte de las administraciones locales que permitan mitigar la siniestralidad y cumplir con los objetivos de disminución de las lesiones o fatalidades por accidentes de tránsito.

Lo anterior, teniendo en cuenta que se han identificado algunas situaciones en las que se reporta como sitio de ocurrencia del siniestro el municipio al que se traslada la víctima para su atención médica. En tales casos, cuando la persona fallece tiende a reportarse como lugar de ocurrencia del siniestro el centro o punto de atención médica en donde fallece la víctima o la sede del Instituto Nacional de Medicina Legal en la que se realizan los análisis a que hubiere lugar, lo que no solo hace impreciso el reporte en cuanto al lugar de ocurrencia del siniestro, sino que dificulta que, desde las administraciones municipales se tomen correctivos y decisiones que permitan identificar las causas de siniestralidad, sobre todo cuando estas se encuentran asociadas al estado o condiciones de las vías en sus territorios.



IV. Artículo 20. Actualización de señalización horizontal

Esta disposición indica que el Ministerio de Transporte deberá actualizar las características técnicas de señalización horizontal y pintura antideslizante con el objetivo de prevenir, mitigar y reducir la accidentalidad vial.

En este sentido, consideramos pertinente que se aclare si dicha actualización haría parte del manual de señalización vial. Así las cosas, deberá tenerse en cuenta que, en el caso de proponer una nueva señalización de las carreteras del país, implicará unos costos sustanciales que deberán ser asumidos por las entidades propietarias de las vías o de las entidades contratantes.

Asimismo, es preciso contar con información clara de las características técnicas, así como con un periodo de transición para la implementación de esta normativa.

V. Comentarios generales

Como una sugerencia adicional, consideramos importante incluir en el proyecto de norma, la posibilidad de que los agentes de tránsito adscritos a los proyectos carreteros concesionados, tengan la posibilidad de aplicar sanciones por infracciones, de conformidad con el Código Nacional de Tránsito, en los tramos que sean de jurisdicción urbana y que hagan parte de las vías a cargo de alguna sociedad concesionaria. Esto, considerando que no solo la mayoría de municipio carecen de agentes de tránsito o convenios que le permitan hacer controles efectivos en las vías de carácter nacional que hacen parte del municipio, sino que en los tramos de vía concesionada de clasificación urbana se presentan comportamientos que generan situaciones peligrosas, derivados de las condiciones propias de volúmenes de tránsito de una vía nacional y del tránsito transversal de la infraestructura por encontrarse ubicada dentro del municipio.

De conformidad con las observaciones y sugerencias expresadas a lo largo de esta misiva, acudimos a sus buenos oficios con la finalidad de que estas sean tenidas en cuenta en la versión final de la norma a expedir.

Agradecemos de antemano su amable atención.

Con todo comedimiento,

JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER
Presidente Ejecutivo

Bogotá D.C., 7 de diciembre de 2023

CCCI
Fecha: 2023-12-07 Nro. Radicado: 22023003538
Destinatario: SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE Hora: 08:38:00
Remitente: Vicepresidencia Jurídica
Folios: 1 Tipo Anexos:
Usuario Radicador: Luz Castillo

Doctor
HERMES JOSÉ CASTRO ESTRADA
Superintendente delegado de concesiones e infraestructura
Ciudad

Ref: Remisión de la matriz de preguntas de la sesión de trabajo del pasado 9 de noviembre. –

Estimado superintendente y amigo,

De la manera más atenta, y de conformidad con los compromisos adquiridos durante la pasada mesa de trabajo del 9 de noviembre, en la que se abordaron las alternativas de solución frente a los requerimientos constantes de información en materia de la gestión contractual y otros asuntos tratados, amablemente remitimos en documento adjunto la matriz de preguntas que nos hicieron llegar los funcionarios de las concesiones que participaron de manera virtual en dicha sesión.

Como es acostumbrado, ofrecemos los espacios de la CCI para adelantar cualquier socialización y capacitación sobre las materias planteadas en las inquietudes.

Quedamos atentos a su valiosa respuesta.

Con todo comedimiento,



JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER
Presidente Ejecutivo

VJ/EO

Matriz de inquietudes o comentarios mesa de trabajo con el superintendente delegado para

Considerandos / Artículos del proyecto de decreto	Comentario/Inquietud
Ruth Viviana Rojas Moreno	Buenas tardes, el usuario SISIPESV (COVIORIENTE) no fue posible recuperarlo, a finales de septiembre de 2023 lo reportamos mediante oficio a la Superintendencia, y no hemos recibido respuesta. Por favor nos pueden colaborar con el tema, así realizar los respectivos reportes en los periodos establecidos. Mil gracias
Fernando Castillo	Importante que nos ayuden con el link para iniciar la vinculación
Fernando Castillo	La base de datos los pesos de los vehículos deberían ser datos abiertos
Danny Betancourt	<p>El tema de los pesos en báscula se soluciona implementando el mismo sistema que utiliza el INVIAS de listas para los vehículos exentos, generando una lista blanca que se inserte en la base de datos de cada estación de peaje con los vehículos matriculados que adicionalmente tengan los datos que solicitan, con esto, solamente digitando la placa se completa la información y así no se induce al error en la información que se envía.</p> <p>Se lo pedimos por escrito al RUNT, pero ahí se quedó</p>
Lisbeth Eliana Chaya	Agradecemos dar respuesta a las preguntas y comunicaciones radicadas formalmente por COVIANDINA SAS, relacionadas con los requerimientos de SISI/PESV
Patricia Blanco Castañeda	Respecto al tema de basculas el RUNT asigna la capacidad máxima de los vehículos de carga C2, con una carga máxima de 17500, pero hay placas que al consultar el RUNT, tienen capacidades superiores a este.
Usuario desconocido	Buenas tardes, respecto al aplicativo del sisipesv existen muchas dudas por parte de las concesiones, en la reunión que se hizo con las mismas la superintendencia se comprometió a darle respuesta a las dudas que se manifestaron en su momento. Y a la fecha no hay pronunciamiento por parte de la misma.

Aura Bedoya	Hay vehículos tipo 2 que están registrados en el RUNT con PBV de cero.
Lisbeth Eliana Chaya	La plataforma SISI/PESV solicita soportes evidencias de otros temas adicionales en relación con el cumplimiento de Resolución 40595 de 2022. ¿Cuál es el objetivo?
Aura Bedoya	Revisar lo siguiente: el espacio de los certificados son obligatorios y no permite continuar sino se adjunta el documento
Lisbeth Eliana Chaya	Los recursos (personal-tiempo) que requiere la Concesión para atender los requerimientos de la Super en cada uno de los aplicativos que han implementado, no se encuentran presupuestado y en ese caso quien autoriza estos nuevos recursos ¿La ANI?
Lisbeth Eliana Chaya	Para el control horario, solicitado en el formulario 2, apartado C ¿Por qué tiene alcance a todo el personal, si lo que se requiere es tener o conocer la hora de ingreso y salida de los trabajadores con rol de conductor? Estos son los que generan mayor impacto en la gestión de la seguridad vial.
Lisbeth Eliana Chaya	Registros de la articulación realizada con las autoridades locales para efectuar desplazamientos en vías públicas. De acuerdo con lo anterior, solicitado en el Formulario 1, ¿Cómo se da alcance a este requisito, siendo una concesión vial?
Lisbeth Eliana Chaya	¿Los llamados de atención que refiere el apartado C hacen referencia a solo lo relacionado con seguridad vial?
	Certificación del Representante Legal donde consten los límites de velocidad definidos para desplazamientos laborales en las diferentes sedes que posee la organización, desagregados por departamento, ciudad y recorrido (origen-destino). De acuerdo con lo anterior y lo establecido por la Ley 2251 de 2022, y junto a la señalización y demarcación específica en cada lugar, se sabe que el Representante Legal no tiene injerencia en la definición de los límites de velocidad. ¿Cuál es el objetivo de este certificado?

Agradecemos remitir su amable respuesta a los siguientes correos electrónicos:

Frank Gómez Camacho - Coordinador Operaciones y Seguridad Vial - COVIORIENTE - frank.gomez@covioriente.co
jpedraza@alternativasviales.com

Bogotá D.C., 7 de diciembre de 2023

CCI Nro. Radicado: 22023003541
Fecha: 2023-12-07 Hora: 16:15:00
Destinatario: ANI - AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Remitente: Vicepresidencia Jurídica
Folios: 1 Tipo Anexos:
Usuario Radicador: Luz Castillo

Señores
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI
Atte. **CAROLINA JACKELINE BARBANTI MANSILLA**
Presidente (e)
Ciudad

Ref.: Reconocimiento de las compensaciones ambientales derivadas de las licencias ambientales obtenidas para la explotación de autorizaciones temporales y de las zonas de apoyo a través de los recursos de la Subcuenta de Compensaciones Ambientales del Contrato de Concesión.-

Cordial saludo,

Teniendo en cuenta que en algunos contratos suscritos con la ANI, correspondientes al programa 4G, se han presentado interpretaciones diferentes en relación con el pago, con cargo a la Subcuenta Compensaciones Ambientales, de las compensaciones impuestas por las Autoridades Ambientales, en el marco de las licencias ambientales obtenidas para las fuentes de material y de los permisos relacionados a las zonas de apoyo, como son los sitios de disposición final de material sobrante de excavación, campamentos y vías industriales destinadas exclusivamente a dichos proyectos, a continuación presentamos un análisis de las cláusulas contractuales y de la Ley Aplicable en materia ambiental, que justifican dicho reconocimiento.

De acuerdo con lo regulado en los Contratos de Concesión, Parte General, se entiende como licencia ambiental y licencias y permisos los siguientes:

“Licencia Ambiental: Es el acto administrativo emitido por la Autoridad Ambiental mediante el cual se autoriza la ejecución de obras del Proyecto, de una Unidad Funcional o Intervención, en el caso que dicha Licencia sea exigida conforme a la Ley Aplicable y cuyo trámite y costo estará a cargo del Concesionario, por su cuenta y riesgo incluidas las acciones de seguimiento a la misma”.

“Licencias y Permisos: Son los permisos, autorizaciones y/o licencias que deban ser otorgados por cualquier Autoridad Gubernamental, necesarios para la ejecución del Proyecto por parte del Concesionario, cuyo trámite y costo estará a cargo del Concesionario, por su cuenta y riesgo”.

Seguidamente, se definen las Compensaciones Ambientales que se ordenan por las Autoridades Ambientales en el marco de las Licencias Ambientales y/o Licencias y Permisos, así:

“Compensaciones Ambientales: Corresponde a los requerimientos incluidos dentro de los actos administrativos específicos al Proyecto adoptados por las Autoridades Ambientales competentes, correspondientes a i) pérdida de biodiversidad, ii) uso y aprovechamiento de los recursos naturales, y iii) Plan de Reasentamientos, según estos

conceptos se precisan en el Apéndice Técnico 6 y en el Apéndice Técnico 8. Las Compensaciones Ambientales se ejecutarán, asumirán y financiarán según lo dispuesto en el presente Contrato, en especial en la Sección 8.1(c) de esta Parte General.” (Énfasis y negritas fuera de texto)

Lo anterior, entre otros fines, para efectos de reglamentar que el desembolso y pago de dichos requerimientos demandados por la Autoridad Ambiental, bien sea a través de la Licencia Ambiental o a través de las Licencias o Permisos de carácter ambiental, deberán asumirse con cargo a la Subcuenta Compensaciones Ambientales, cuya definición se encuentra comprendida en la Sección 1.146¹ de la Parte General, así:

“Subcuenta de Compensaciones Ambientales: Es la subcuenta de la Cuenta Proyecto en la que se depositarán las sumas que el Concesionario debe aportar conforme a lo previsto en la Sección 3.14(g) de esta Parte General”

Así mismo, la Sección 3.14 (g)² de la Parte General del Contrato de Concesión refiere lo siguiente:

“(g) Subcuenta Compensaciones Ambientales.

- (i) La Subcuenta Compensaciones Ambientales de la Cuenta Proyecto se creará con la suscripción del Contrato de Fiducia Mercantil y se fondeará con los recursos de la Cuenta Proyecto, en los montos y plazos señalados en la Parte Especial.*
- (ii) Los recursos disponibles en esta Subcuenta Compensaciones Ambientales se destinarán única y exclusivamente a la atención de los pagos de las Compensaciones Ambientales que se tienen previstos en la Sección 8.1(c)(i) de esta Parte General, y si existieran remanentes, éstos serán distribuidos conforme a lo señalado en dicha Sección. Los remanentes que correspondan a la ANI serán trasladados a la Subcuenta Excedentes ANI, previa instrucción expresa y escrita de la ANI.*
- (iii) Los recursos de la Subcuenta Compensaciones Ambientales podrán invertirse de acuerdo con lo previsto en el Decreto 1525 de 2008, según éste se modifique o adicione y los rendimientos de estas operaciones de tesorería acrecerán los recursos de esta subcuenta.” (Subrayas propias).*

En tal sentido, la Sección 8.1(c) de la Parte General del Contrato de Concesión, establece lo siguiente frente al uso de los recursos de la Subcuenta de Compensaciones Ambientales:

“8.1. Gestión Social y Ambiental

(...)

¹ El sub- numeral referido varía de acuerdo con el orden de numeración de los diferentes contratos de concesión

² Ibid.

“(c) Las Compensaciones Ambientales deberán ser realizadas por el Concesionario, con cargo a los recursos que a continuación se establecen:

- (iv) Las Compensaciones Ambientales estarán a cargo del Concesionario para lo cual contará con los recursos de la Subcuenta Compensaciones Ambientales. Los recursos de la Subcuenta Compensaciones Ambientales serán destinados exclusivamente a las Compensaciones Ambientales. Los demás gastos asociados a la Gestión Social y Ambiental serán asumidos por el Concesionario, a su cuenta y riesgo. Al finalizar la ejecución de las Compensaciones Ambientales, el remanente de los recursos de la Subcuenta Compensaciones Ambientales, de haberlo, serán distribuidos entre el Concesionario y la ANI en una proporción sesenta/cuarenta respectivamente, siempre que (i) no se hubieren requerido compensaciones adicionales de la ANI conforme se establece en la Sección (ii) siguiente; de no ser el caso, no habrá distribución y la ANI será la beneficiaria de la totalidad de los recursos remanentes. Los remanentes a favor de la ANI, serán transferidos a la Subcuenta Excedentes ANI.” (Subrayas propias).*

Finalmente, el Apéndice Técnico 6 concerniente a la gestión ambiental de dichos proyectos se refiere a las compensaciones ambientales de la siguiente manera:

“Compensaciones Ambientales:

(a) Para efectos de este Contrato, las Compensaciones Ambientales que se definen en la Parte General corresponderán, exclusivamente, a las siguientes:

- (i) Las compensaciones por uso y aprovechamiento de recursos naturales establecidas en el Decreto No. 2811 de 1974 o la(s) norma(s) que la(s) modifiquen, complementen o sustituyan.*
- (ii) Las compensaciones por pérdida de biodiversidad establecidas por medio de la Resolución No. 1517 de 2012 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, o el(los) acto(s) administrativo(s) que la(s) modifiquen, complementen o sustituyan,*
- (iii) Las actividades relacionadas con la ejecución del Plan de Reasentamientos, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice Técnico 8.*

(b) Las actividades ejecutadas con ocasión a las Compensaciones Ambientales deberán llevarse a cabo en los precisos términos y por los tiempos indicados por la Autoridad Ambiental en la Licencia Ambiental, demás Licencias y Permisos de carácter ambiental y/o la Ley Aplicable”. (Énfasis fuera de texto)

De la lectura del acápite precitado se evidencia que las Compensaciones Ambientales corresponden a la materialización de los supuestos definidos en los romanitos (i) al (iii) del literal (a), al tiempo que deberán asumirse en los términos y tiempos que indique la Autoridad Ambiental, bien sea mediante la Licencia Ambiental, o en las demás Licencias y Permisos de carácter ambiental obtenidos para el proyecto, así como en la Ley Aplicable.

Para el caso en concreto, las compensaciones correspondientes a la pérdida de biodiversidad y al uso y aprovechamiento de los recursos naturales derivados de la explotación de las fuentes de materiales para el proyecto, y de las zonas de apoyo incluidas en el presupuesto ambiental y ordenadas por la Autoridad Ambiental en el marco de las Licencias y Permisos de carácter ambiental, se enmarcan en la definición contractual de Compensaciones Ambientales, siendo entonces procedente su reconocimiento mediante el desembolso de los recursos de la Subcuenta Compensaciones Ambientales.

Así lo disponen los Términos de Referencia para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental – EIA en proyectos de construcción de carreteras y/o túneles, contenidos en la Resolución No. 751 del 26 de marzo de 2015, así como en el artículo 2.2.2.3.5.1. del decreto 1076 de 2015, disposiciones normativas que concuerdan al indicar que el aprovechamiento de materiales de construcción, tanto la explotación de material de cantera como la adquisición de materiales en fuentes existentes y/o la extracción de materiales sobre títulos mineros en el derecho de vía, hacen parte de la demanda, uso, aprovechamiento y/o afectación de recursos naturales.

Esta vocación es reconocida por las Autoridades Ambientales quienes en el marco de la respectiva Licencia y/o Permiso de carácter ambiental, imponen la obligación de efectuar Compensaciones Ambientales correspondientes al uso y aprovechamiento de recursos naturales, en el desarrollo del proyecto concesionado.

En el mismo sentido, la Sección 4.13 Fuentes de Materiales de la Parte General del Contrato de Concesión”, se encarga de incluir una lista taxativa de obligaciones a cargo del Concesionario, relacionadas con la obtención y la conservación de las Licencias y Permisos y/o concesiones de explotación de las fuentes de materiales, dentro de las cuales no se consigna la obligación del concesionario de asumir las Compensaciones Ambientales ordenadas por la Autoridad Ambiental, por cuanto como ya se explicó, estas deberán ser asumidas con cargo a los recursos de la Subcuenta Compensaciones Ambientales, en cumplimiento de lo previsto en la Sección 8.1(c) de la Parte General y el Apéndice Técnico 6. En tal sentido, la precitada Sección 4.13 establece:

“(a) Correrán por cuenta y responsabilidad del Concesionario, la obtención y conservación, durante el plazo del contrato, de las Licencias y Permisos y/o concesiones de explotación de las fuentes de materiales, de las zonas de préstamo y de las zonas de descargue de desechos, así como los costos del arrendamiento o adquisición de predios, construcción, mejoramiento y conservación de las vías de acceso a las fuentes de materiales y/o depósitos de sobrantes y demás gastos necesarios para su realización y obtención (incluyendo sin limitación los impuestos, peajes o cobros de salida de playa, etc.). Todo lo anterior, de conformidad con lo establecido en el presente Contrato y sus Apéndices.

(b) Por otra parte, correrán por cuenta y responsabilidad del Concesionario el pago de cualesquiera costos de explotación de las fuentes de materiales, las tasas por uso de agua, inversiones forzosas, los derechos de uso de zonas de préstamo y de sus correspondientes servidumbres, la construcción y conservación de las vías de acceso a las zonas de desechos, el derecho de explotación de las mismas y las obras de mitigación del impacto ambiental

que se hayan determinado como necesarias, así como el transporte de los materiales; todo lo cual se entiende incluido dentro de la Oferta del Concesionario (...)"

En cuanto a las compensaciones derivadas de las licencias y permisos concernientes zonas de apoyo, tales como los sitios de disposición final, campamentos y vías industriales, se aclara que en las minutas de los contratos no se hace ninguna diferenciación o excepción, por lo que, al corresponder a actividades propias de la ejecución del proyecto, se debe atender a lo dispuesto en el Contrato para las Compensaciones Ambientales y, por ende, deberán ser reconocidas a través de la mencionada Subcuenta.

Así, aquellas obligaciones referidas a la compensación, al no estar este término mencionado, es decir, no estar expresamente excluido, siguen la suerte de la regla general para las compensaciones, las cuales son ejecutadas, asumidas y financiadas según lo dispuesto en el Contrato, en especial, en las Secciones 3.14(g) y 8.1(c)(i) de la Parte General³, por lo que se asumen con cargo a la Subcuenta Ambiental.

Reiteramos la importancia de comprender que los actos administrativos correspondientes a las fuentes de materiales, las zonas de disposición final de material sobrante de excavación, campamentos y vías industriales, en los cuales se incluyen las licencias y permisos otorgados directamente para la ejecución del proyecto, son actos administrativos **específicos** al Proyecto proferidos por la Autoridad Ambiental, reiterando que los primeros equivalen a autorizaciones temporales e intransferibles que, por definición, se otorgan únicamente con destino al proyecto y en función de la obra o proyecto que se ejecuta sobre vías públicas⁴. En cuanto a las zonas de disposición final, campamentos y vías industriales, estas se enmarcan en resoluciones en las cuales se fundamenta su otorgamiento bajo el entendido que hacen parte del Contrato de Concesión y sus actividades se enmarcan en dicho ámbito, de manera que son específicas para el proyecto.

Bajo este entendido, se considera viable la inclusión de los costos relacionados con la ejecución de las medidas de compensación derivadas de los actos administrativos otorgados por las autoridades ambientales competentes, para la explotación de las fuentes de materiales y para las zonas de disposición final de material sobrante de excavación, campamentos y vías industriales, específicamente, de los actos administrativos de las autoridades ambientales asociados a la ejecución del proyecto.

Atentamente,



JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER
Presidente Ejecutivo
Cámara Colombiana de Infraestructura

³ El sub- numeral referido varía de acuerdo con el orden de numeración de los diferentes contratos de concesión

⁴ Ley 685 de 2001, artículo 116.

Bogotá D.C., 7 de diciembre de 2023

Doctor
WILLIAM CAMARGO TRIANA
Ministro de Transporte
Ciudad

CCI Nro. Radicado: 22023003542
Fecha: 2023-12-07 Hora: 16:19:00
Destinatario: MINISTERIO DE TRANSPORTE
Remitente: Vicepresidencia Jurídica
Folios: 1 Tipo Anexos:
Usuario Radicador: Luz Castillo

Ref.: comentarios proyecto de resolución concepto de corredor geotécnico y LIVV.-

Muy estimado señor ministro,

De la manera más atenta, remitimos los comentarios del gremio de la infraestructura respecto del proyecto de resolución mediante la cual se pretende *"incorporar en los proyectos de infraestructura vial el concepto de Corredor Geotécnico y se adoptan los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial – LIVV"*.

I. Comentarios sobre el concepto de corredor geotécnico:

En el marco de la gestión de riesgo y en particular para avenidas torrenciales, es importante este tipo de consideraciones técnicas para una mejor gestión del riesgo, pues ha tomado relevancia con todo lo ocurrido recientemente en la Quebrada Naranjal en la vía a Villavicencio.

- **Artículo 2. Definición de Corredor Geotécnico.**

La definición es clara y específica cuando la vía se encuentra a media ladera, pero es crucial destacar que los límites geográficos de este corredor pueden variar según la ubicación de la vía, considerando factores como la topografía en zonas planas o sobre una divisoria de aguas. Estos límites se especifican en la *"Guía metodológica para la evaluación del riesgo físico por movimientos en masa en la infraestructura vial - Convenio Interadministrativo 003/2018"*, la cual también establece una escala de trabajo de 1:25,000 para el concepto "Corredor Geotécnico".

Asimismo, se sugiere incluir la definición de "zona plana", como, por ejemplo, aquella que corresponde a una pendiente media menor a 12-15 grados o similar.

Según lo dispuesto en la Guía anteriormente citada, sugerimos que se mencione que en zonas planas o terrenos esencialmente planos también pueden generarse mecanismos de remoción en masa como Propagaciones Laterales (Lateral Spread). Esto puede pasar en sectores llanos

con cercanía a un río que genere problemas de erosión lateral, generando que la propagación del efecto alcance y afecte la vía.

Igualmente, se recomienda fortalecer la *"Guía metodológica para la evaluación del riesgo físico por movimientos en masa en la infraestructura vial - Convenio Interadministrativo 003/2018"*, pues se tiene conocimiento que este documento es una versión que tiene debilidades técnicas.

- **Artículo 3. Ámbito de aplicación del Corredor Geotécnico.**

La inclusión del Corredor Geotécnico en todas las fases de proyectos de infraestructura vial es acertada, ya que permite una gestión integral del riesgo a lo largo de todo el ciclo de vida del proyecto. Para mayor claridad, se propone incluir una mención explícita de la escala de trabajo recomendada para garantizar la coherencia en todas las etapas del proyecto.

- **Artículo 4. Reglamentación de los Corredores Geotécnicos.**

La inclusión de microcuencas aferentes es positiva, porque aborda los riesgos hidrológicos asociados a estructuras como puentes y box culvert. Se sugiere enfatizar la evaluación de riesgos en situaciones de avenidas torrenciales y eventos hidrológicos extremos para una gestión integral y efectiva de los riesgos.

- **Artículo 5. Estructuración financiera de proyectos.**

Se sugiere especificar que los costos relacionados con las medidas preventivas y correctivas, dentro de la estructura financiera, deben también tener en cuenta las consideraciones de la escala de trabajo recomendada. Esto aseguraría la implementación efectiva de las medidas propuestas.

II. Comentarios sobre los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial –LIVV:

- **Artículo 7. Lineamientos de infraestructura verde vial.**

Teniendo en cuenta que el documento técnico que hace parte integral de esta resolución corresponde a la ficha resumen de los LIVV, se sugiere que se cambie al documento completo LIVV, que contiene más detalle en los lineamientos.

- **Artículo 8. Ámbito de aplicación de los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial – LIVV.**

De acuerdo con los comités de presentación de los LIVV a los afiliados de la CCI (año 2022), consideramos que aún quedan muchos temas para fortalecer en este documento. Por ejemplo: temas de riesgos y aseguramiento; temas de financiamiento; y fortalecimiento en temas de

pasos de fauna y atropellamiento. Por lo tanto, sugerimos que, previo a la adopción de los LIVV, se fortalezcan estos criterios.

Con el fin de evitar interpretaciones subjetivas, las etapas que se listan en este artículo: “1) *prefactibilidad*, 2) *factibilidad y diseños definitivos*, 3) *preconstrucción*, 4) *construcción*, 4) *mejoramiento*, 5) *rehabilitación y mantenimiento*, 6) *operación, cesión o reversión* y 7) *desmantelamiento y abandono*”, deben estar acorde a las que se indican en el documento LIVV. Por ejemplo, en el documento técnico no se incluye la etapa de *preconstrucción*, ni *cesión*, ni *reversión*. Así mismo, las actividades de *mejoramiento*, *rehabilitación* y *mantenimiento* hacen parte de la “intervención” (ver numeral 7 del documento LIVV). Por lo tanto, solicitamos revisar y ajustar esta información.

- **Artículo 10. Régimen de transición.**

De la lectura de este artículo, se entendería que la resolución será de obligatorio cumplimiento para proyectos que, a la fecha de su entrada en vigencia, se encuentren en operación y desmantelamiento. No obstante, consideramos pertinente aclarar este aspecto, toda vez que en los proyectos que actualmente están en ejecución no se podrán implementar obras LIVV en la etapa de operación, si desde su planeación y contratación no se tuvo en cuenta un presupuesto para dichas actividades.

Asimismo, el numeral 2. de este artículo, indica lo siguiente:

“2. Proyectos que a la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución, se encuentren en las fases de: prefactibilidad (evaluación de alternativas), factibilidad (fase II) o estructuración y diseños definitivos (fase III)”.

Al respecto, y de acuerdo con el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013, las fases para los estudios de ingeniería son: *Fase 1. Prefactibilidad, Fase 2. Factibilidad, Fase 3. Estudios y diseños definitivos*. Por lo tanto, sugerimos eliminar de este párrafo la palabra “estructuración”, pues se presta a interpretaciones, que, en términos de fases de proyectos, no están sujetas a la ley de infraestructura de transporte.

De igual manera, solicitamos revisar lo señalado en el siguiente párrafo: **“Parágrafo:** *En los eventos antes mencionados, quedará a consideración de la Entidad contratante la aplicación de la presente resolución”.*

Lo anterior, en consideración a que estimamos que contradice lo que se indica al inicio del artículo, que señala: *“Las disposiciones contenidas en la presente resolución no serán de obligatorio cumplimiento en los siguientes casos...”*. Adicional a esto, consideramos que el hecho de dejar la aplicación de la resolución a consideración de cada entidad contratante, se prestaría para subjetividades o tratamientos diferenciados con las empresas contratistas.

- **Artículo 11. Aplicación por parte de las entidades del orden departamental, distrital y municipal.**

Consideramos importante que se incluya un artículo que indique que, en los nuevos contratos, las entidades contratantes deberán tener en cuenta dentro de los presupuestos los costos para la implementación de los LIVV.

Aunado a lo anterior, solicitamos aclarar cómo se hará la implementación y solicitud de los LIVV para los contratos en vías terciarias que están bajo el esquema "*Vías terciarias para la paz y el postconflicto*", en los que se están contratando a las Juntas de Acción Comunal y a los batallones de ingeniería del Ejército Nacional para la ejecución de las obras.

De conformidad con las observaciones y sugerencias expresadas a lo largo de esta misiva, acudimos a sus buenos oficios con la finalidad de que estas sean tenidas en cuenta en la versión final de la resolución a expedir.

Agradecemos de antemano su amable atención.

Con todo comedimiento,



JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER
Presidente Ejecutivo

Bogotá D.C., 11 de diciembre de 2023

CCI Nro. Radicado: 22023003543
Fecha: 2023-12-11 Hora: 10:08:00
Destinatario: DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES
Remitente: Vicepresidencia Jurídica
Folios: 1 Tipo Anexos:
Usuario Radicador: Luz Castillo

Doctor
LUIS CARLOS REYES HERNÁNDEZ
Director General
DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES
Ciudad

Ref: Factura electrónica por pago de peaje Resolución No. 00165 del 1 de noviembre de 2023.-

Respetado director,

La Cámara Colombiana de la Infraestructura, CCI, en el marco de su compromiso institucional, realiza innumerables esfuerzos para garantizar la adopción de las mejores prácticas en los proyectos de infraestructura, buscando siempre el equilibrio en las relaciones contractuales. De esta manera, mediante la presente comunicación, queremos transmitirle una preocupación de los concesionarios viales, con ocasión de la expedición de la Resolución N. 00165 del 01 de noviembre de 2023, la cual impone la obligación de expedir factura electrónica o documento equivalente a la factura de venta, en virtud del pago de las tarifas de peaje.

Así las cosas, se evidencia que existen serias dificultades operativas en la implementación de lo ordenado en dicho acto administrativo, atendiendo el objeto de los corredores viales concesionados y sus estaciones de peaje, cuya operación se encuentra supeditada al cumplimiento de indicadores de tiempos de atención en las casetas, cola de peaje y manejo de tráfico en la vía.

En tales circunstancias, la adopción de mecanismos que permitan a los concesionarios obtener la información necesaria de cada uno de los usuarios que transitan por las carreteras nacionales, para efectos de emitir la factura electrónica o documento equivalente a la factura de venta de forma correcta, verídica y en el tiempo ordenado por dicha resolución, acarrea los retos que se evidencian en la presente comunicación.

Sobre el particular, se plantean dos alternativas de implementación, con las dificultades que se describen a continuación:

1. Toma de datos en caseta de pago:

Bajo esta alternativa, la resolución dispone tomar los datos de los usuarios de vía en las casetas de pago, hecho que incrementaría considerablemente los tiempos de atención en los peajes, generando malestar en los usuarios e incrementando los tiempos de colas de vehículos en cada uno de los carriles, lo cual conllevaría a un posible incumplimiento de los indicadores de

operación previstos en los contratos de concesión. Lo anterior, debido al aumento considerable de número de vehículos detenidos a la espera de ser atendidos en una estación de peaje.

2. Puntos de atención para la generación de la factura electrónica:

La otra opción prevista en la resolución consiste en habilitar puntos independientes de atención, en los cuales se atienda a los usuarios de la vía que soliciten facturación electrónica o documento equivalente.

Esta opción acarrea una dificultad en cuanto a la habilitación del espacio en el corredor vial que pueda contar con la capacidad de alojar un número indeterminado de vehículos, sin que llegue a afectar el flujo normal del tráfico. Adicionalmente, esta alternativa significaría un aumento en el tiempo de viaje para los usuarios que soliciten la facturación electrónica o documento equivalente.

Sumado a lo anterior, se evidencia que en la habilitación de los puntos de atención deberán emplearse mecanismos que permitan verificar que el usuario que transitó y pagó la tarifa de peaje corresponde al mismo que está solicitando la facturación electrónica.

En estas condiciones, implementar un módulo de facturación electrónica requiere de la adquisición de máquinas de procesamiento de datos, que deberán contar con capacidad de procesar, por lo menos, 5.000 transacciones diarias en promedio por estación de peaje. Así mismo, deberá establecerse un programa de soporte y mantenimiento el cual permita mantener disponibles estos recursos para garantizar el servicio a los diferentes usuarios.

Igualmente, se evidencia la necesidad de desarrollar interfaces y un sistema que esté en la capacidad de asociar los datos capturados en un carril, con el fin de generar, transmitir, validar, expedir y recibir el documento desde el sistema de facturación, lo cual, claramente desencadena un esfuerzo a nivel de configuración y parametrización del sistema de recaudo existente.

Ahora bien, en virtud de lo previsto en la sección 13.3 de la Parte General de las minutas de los contratos de concesión 4G, los mayores costos asociados a la implementación de nuevas tecnologías para el recaudo de peajes se encuentran asignados contractualmente a la Agencia Nacional de Infraestructura y en particular se aclara que *“de no contar con la disponibilidad de esos recursos o de no existir una alternativa de implementación de dichas tecnologías adoptadas de común acuerdo entre las Partes, no se implementarán dichas tecnologías”*.

En tales condiciones, será la Agencia quien deberá asumir los sobre costos asociados a las adecuaciones de tipo informático que sean necesarias para la implementación del módulo de facturación electrónica, con todas las adaptaciones, contratación de personal y desarrollo de software descrito en la presente comunicación, cuya cuantía resulta indeterminable a la fecha. Por consiguiente, previa implementación del módulo de facturación electrónica en cada corredor concesionado deberá existir un análisis de suficiencia de los recursos a través de los cuales la ANI asumirá dichos sobre costos, así como el acuerdo de las partes contratantes en su implementación.

Por todo lo anterior, se evidencia que el plazo de implementación previsto en la Resolución No. 00165 del 1 de noviembre de 2023 es muy reducido, entendiéndose que su cumplimiento no solo implica el desarrollo de un sistema, con todo lo que ello conlleva (implementación, configuración y pruebas), sino que también resulta necesario estimar los sobrecostos y contar con el aval de la entidad contratante quien además deberá prever la forma en la cual podrá asumir dicha obligación.

Por lo anterior, amablemente se sugiere la reconsideración del plazo propuesto para la implementación de la solución tecnológica, así como del alcance de la obligación, para lo cual resulta pertinente señalar que la realidad de la operación de las casetas de peaje difiere considerablemente de las actividades comerciales asociadas a la venta de bienes o servicios, en los cuales existe un margen de tiempo en el cual los usuarios registran su identificación y datos para la expedición de la facturación electrónica.

Se evidencia que implementar lo ordenado en la Resolución No. 00165 del 1 de noviembre de 2023 impactaría en forma grave la operatividad de los corredores viales, generando posibles incumplimientos en los indicadores de atención en las casetas de recaudo de la tarifa, el aumento de tiempo de colas de peaje y afectaciones en el flujo de tráfico de vehículos, todo lo cual supone una situación externa, que afecta de forma sustancial y adversa el desarrollo de los contratos de concesión.

Señor Director, con el propósito de profundizar en los argumentos técnicos para sustentar la preocupación expuesta en esta comunicación, cordialmente sugerimos las siguientes fechas y horas para llevar a cabo una reunión entre la DIAN y la CCI, a través de los equipos que usted considere pertinente delegar:

- Lunes 18 de diciembre de 9:00 a.m. a 10:00 a.m.
- Martes 19 de diciembre a las 9:00 a.m. a 10:00 a.m.

Quedamos atentos a su amable respuesta.

Atentamente,



JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER
Presidente Ejecutivo

VPT/VPJ



**CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA**

Bogotá D.C., 20 de diciembre de 2023

CCI Nro. Radicado: 22023003557
Fecha: 2023-12-20 Hora: 09:15:00
Destinatario: DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES
Remitente: Vicepresidencia Jurídica
Folios: 1 Tipo Anexos:
Usuario Radicador: Luz Castillo

Doctor
LUIS CARLOS REYES HERNÁNDEZ
Director General
DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES
Ciudad

*Ref: Factura electrónica por pago de peaje – Respuesta a comunicado
100153157 – 6744 del 19 de diciembre de 2023. -*

Respetado director,

En atención a su comunicación electrónica de radicado No. 100153157 – 6744 del 19 de diciembre de 2023, mediante la cual se atiende nuestra solicitud de reunión entre la DIAN y la CCI y se proponen dos espacios de manera virtual, infortunadamente le informamos que el día de hoy, 20 de diciembre inicia el periodo de vacaciones colectivas de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, por lo que no podremos asistir en los horarios propuestos.

No obstante, queremos proponer los siguientes espacios para su consideración:

- Miércoles 17 de enero 9:00 am
- Miércoles 17 de enero 2:30 pm

Quedamos atentos a su amable respuesta.

Atentamente,

JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER
Presidente Ejecutivo

VPJ