

**Comunicaciones gestionadas entre los días 26 de agosto y el 5 de noviembre 2024**  
**Comisión de Concesionarios Viales**

Fecha	Nro. Radicado	Contenido / Asunto	Organización
2/09/2024	No. 22024003394	VJ- Remisión matriz de problemáticas de orden público.-	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI
3/09/2024	No. 22024003400	VJ -Propuesta de fechas para el desarrollo de las mesas para revisión de asuntos pendientes.-	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI
3/09/2024	No. 22024003402	VJ- Remisión matriz de problemáticas de orden público.-	MINISTERIO DE DEFENSA / DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
17/09/2024	No. 22024003428	VJ- Inquietudes sobre implementación de documento equivalente por pago de peaje - Resolución No. 00165 del 1 de noviembre de 2023.-	DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES.
24/09/2024	No. 22024003432	VJ- Consideraciones proyecto de ley 015 de 2023 Senado por la cual se establecen lineamientos para "la política pública en materia de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país". -	SENADO DE LA REPÚBLICA - COMISIÓN SEXTA
26/09/2024	No. 22024003434	VJ- Comentarios y observaciones al Proyecto de ley "Por medio del cual se modifica parcialmente normas laborales y se adopta una reforma laboral para el trabajo decente y digno en Colombia". -	CÁMARA DE REPRESENTANTES - COMISIÓN SÉPTIMA
27/09/2024	No. 22024003436	VJ- Revisión y ajuste por los mayores derivados del incremento en los precios de los combustibles. -	MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO / MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA
8/10/2024	No. 22024003464	VJ- Solicitud mesa de trabajo: Investigación de eventuales actividades delictivas en las estaciones de peaje concesionadas.-	FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN
10/10/2024	No. 22024003467	VJ- Eventuales impactos del P.L. 008 de 2024C, por medio de la cual se establecen parámetros para reducir el valor de las tasas y tarifas de los peajes y se dictan otras disposiciones. -	CÁMARA DE REPRESENTANTES - COMISIÓN SEXTA
16/10/2024	No. 22024003472	VJ- Confirmación asistentes mesa de trabajo: Investigación de eventuales actividades delictivas en las estaciones de peaje concesionadas. Rad. 20246170055765.-	FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN
17/10/2024	No. 22024003476	VJ- Observación a proyecto de regulación que modifica la Resolución 077 de 2012. -	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI
17/10/2024	No. 22024003478	VJ- Segundo incremento tarifas de peaje IPC 2023. Proyectos carreteros. -	MINISTERIO DE TRANSPORTE / MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO / ANI
24/10/2024	No. 22024003491	VJ- Alcance a comunicación del 17 de octubre de 2024. Segundo incremento tarifas de peaje IPC 2023. Proyectos carreteros.-	MINISTERIO DE TRANSPORTE / MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO / ANI

Bogotá D.C., 2 de septiembre de 2024

Doctor  
**FRANCISCO OSPINA RAMÍREZ**  
Presidente  
**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**  
Ciudad

CCCI  
Nro.Radicado: 22024003394  
Fecha: 2024-09-02 Hora: 14:32:00  
Destinatario: ANI - AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA  
Remitente: Vicepresidencia Jurídica  
Folios: 1 Tipo Anexos:  
Usuario Radicador: Luz Castillo

*Ref.: Remisión matriz de problemáticas de orden público*

Respetado presidente y amigo,

De la manera más atenta, en nombre del gremio de la infraestructura, queremos extenderle nuestro agradecimiento por brindarnos un espacio en su agenda para abordar asuntos de especial relevancia en la gestión contractual de los proyectos. Teniendo en cuenta los compromisos asumidos por el gremio en la pasada comisión de concesionarios viales, celerada el 28 de agosto de la presente anualidad, a través de la presente comunicación remitimos la matriz en la que identificamos las situaciones de alteración al orden público que han comprometido el desarrollo de los proyectos de transporte del modo carretero a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, con el fin de su análisis y posterior revisión en una eventual mesa de trabajo entre la ANI, los concesionarios carreteros y la CCI.

Agradecemos su disposición y quedamos atentos a sus comentarios sobre el particular.

  
**JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER**  
Presidente Ejecutivo

Anexo: matriz problemáticas de orden público

VJ

Problemáticas Concesión	Columna1 Problemática de orden público	Columna2 Actores / Causa
Ruta al Sur	<p>Problemáticas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 29/08/2023, Panfleto extorsivo citatorio (Frente Iván Díaz, FARC), MINCIVIL, Municipio de Campoalegre sector la Vega de Oriente, Huila.</li> <li>- 13/09/2023, Llamada Extorsiva (Frente 15 de las FARC), RAS, jefe de Tramo Centro, Pitalito Huila.</li> <li>- 27/11/2023, Citación reunión (Comandos de Frontera- FARC), áreas social CONDOR, Vereda San Gabriel de los Azules 8 km partiendo desde el PR 28 ruta 4503, Putumayo.</li> <li>- 08/12/2023, Tentativa incineración maquinaria y panfleto extorsivo citatorio (Frente Iván Díaz, FARC), MINCIVIL, Municipio de Hobo vereda Rosal, Huila.</li> <li>- 05/12/2023, Mensaje WhatsApp extorsivo (Frente Carolina Ramírez – FARC), Ing. Supervisor de Obras, CONDOR, Mocoa, Putumayo.</li> <li>- 11/12/2023, Mensaje WhatsApp extorsivo citatorio (Frente Iván Díaz, FARC), Residente Social Ruta al Sur Hobo, Huila.</li> <li>- 05/01/2024, Mensaje WhatsApp extorsivo citatorio (Bloque Jorge Briceño Suárez – FARC), Ing. Supervisor REGENCY, Pitalito, Huila.</li> <li>- 11/01/2024, Acto terrorista (Incineración ambulancia) y panfleto extorsivo citatorio (Frente Iván Díaz, FARC), REGENCY, Hobo, Huila.</li> <li>- 20/03/2024, Amenaza y un panfleto extorsivo citatorio del frente Calarcá Córdoba del Bloque comandante Jorge Suárez Briceño, al contratista Regency, en el sector de Rio Loro, PR19 RN 4505.</li> <li>- 02/04/2024, Afectaciones de recaudo en el peaje de los Cauchos por Minga Indígena del CRI-HUILA, donde intimidan a los funcionarios de la Concesionaria Ruta al Sur y levantar las talanqueras de los carriles; con el fin, que los vehículos pasaran sin pagar la tarifa.</li> <li>- 18/07/24, Intimidación y amenaza en contra del contratista El Condor, Frente 48 "Comandos de Frontera" PR20, RN4503.</li> </ul>	Frente IVÁN DÍAZ, FARC Frente 15 de las FARC Frente Carolina Ramírez - FARC Bloque Jorge Briceño Suárez - FARC Frente 48 Comandos fronteras
Autopistas del Caribe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Santo Tomás (Atlántico) Revisión de la zona por parte de policía por la presencia de marcas en señales verticales con las siglas del ELN</li> <li>• Turbaco (Bolívar) Cierre por parte de la Comunidad por Protestas de NO+Peajes</li> <li>• Luruaco (Atlántico) Protestas de campesinos por la reforma agraria</li> <li>• Luruaco (Atlántico) Cierre de trabajadores de obra de acueducto por falta de pago</li> <li>• Clemencia (Bolívar) Protesta de la comunidad porque no han terminado la construcción del mega colegio</li> <li>• Ponedera (Atlántico) Protesta de la comunidad por falta de fluido eléctrico</li> <li>• Luruaco (Atlántico) Protesta de la comunidad por falta de fluido eléctrico</li> <li>• Luruaco (Atlántico) Protesta de la comunidad por falta de fluido eléctrico</li> <li>• Arroyo de Piedra (Atlántico) Protesta de la comunidad por falta de fluido eléctrico</li> <li>• Gálapa(Atlántico) Protesta de la comunidad por falta de fluido eléctrico</li> <li>• Luruaco (Atlántico) Protesta de la comunidad por falta de fluido eléctrico</li> <li>• Santa Catalina (Bolívar) Cierre por parte de la Comunidad por falta de agua desde hace 8 días</li> <li>• Santa Catalina(Bolívar) Cierre por parte de la Comunidad por falta de agua desde hace 9 días</li> <li>• Gálapa (Atlántico) Cierre por parte de la Comunidad por falta de agua desde hace 4 días</li> <li>• Baranquilla (Atlántico) Protesta por el desalojo de unos invasores en el Barrio Villa Andrea</li> </ul>	Por determinar presencia ELN Comité antipeajes Comunidades de los municipios Colectivo de trabajadores y población campesina
Yuma	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Loma (Cesar) Hito 5 - 2 personas armadas en el área de servicio en construcción de La Loma, amordazaron y dispararon directamente, asesinando al guardia de seguridad de nuestro contratista EPC, acto delictivo que fue denunciado ante las autoridades competentes.</li> <li>• El Bajo (Cesar) KM 41+800, Hito 41 - 2 sujetos sin identificar, con arma de fuego intimidaron y amordazaron al vigilante de seguridad de nuestro contratista EPC hurtando un ECM y Monitor de la Excavadora 329 CAT.</li> <li>• Aracataca (Magdalena) KM 05+214, Hito 18 del Tramo 4 - El Vigilante de seguridad de nuestro contratista EPC detectó a 3 sujetos que estaban intentando hurtar varillas de hierro. El citado guardia reaccionó impidiendo el robo con cruces de disparos, resultando el mismo con herida no grave (roce) a la altura del abdomen.</li> <li>• Entre El Carmen de Bolívar y Zambrano ( Bolívar) Tramo 5 - Hombres armados atacaron y asesinaron a un policía de la DITRA, designado a la Concesión en el puesto de control que se encuentra en el corredor vial El Carmen de Bolívar - Zambrano.</li> <li>• Entre El Carmen de Bolívar y Zambrano ( Bolívar) Tramo 5- El Grupo ilegal denominado "AUTODEFENSAS GAITANISTAS DE COLOMBIA (AGC)" está perpetrando un paro Armado en la zona.</li> <li>• Todo el proyecto- Ampliación del paro armado y suspensión de obras en todo el proyecto por la grave situación de inseguridad.</li> <li>• Cantera Jericó, El Carmen de Bolívar – (Bolívar) Tramo 5-En las instalaciones de la Cantera Jericó, Tramo 5, jurisdicción rural del municipio del Carmen de Bolívar, hicieron presencia 8 sujetos en 4 motocicletas, vestidos con uniformes militares, botas de combate y portando armas largas (Fusiles AK-47 y R-15), solicitando una contribución económica para que dejaran trabajar.</li> </ul>	<b>Autores:</b> Autodefensas Gaitanistas de Colombia Por determinar otros actores / <b>Causas:</b> Actividades de violencia e inseguridad.
Yuma	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aracataca - (Magdalena)KM 05+500, Hito 18 Tramo 4 - 2 colaboradores de nuestra constructora EPC se disponían a captar agua en dos carro tanques en el Puente Aracataca (K5+500 Hito 18) cuando fueron asaltados a mano armada por personas inescrupulosas.</li> <li>• Puente Macaraquilla - (Magdalena) KM 2+500, Hito 18 del Tramo 4 -4 delincuentes procedieron a sustraer mediante la utilización de actos de violencia, 2 módulos electrónicos y 2 monitores de cabina, que estaban siendo custodiados por guarda de seguridad de nuestro contratista EPC, quien fue reducido y amordazado por dichos delincuentes.</li> <li>• Montes de María- Bolívar y (Magdalena)Tramo 5 y 6 - El Grupo ilegal denominado "AUTODEFENSAS GAITANISTAS DE COLOMBIA (AGC)" tomo el control territorial de la zona denominada Montes de María lo que ha generado la suspensión de actividades constructivas.</li> <li>• Zona Bananera, Aracataca, Fundación y Clíenaga -(Magdalena)Tramo 4 - Acciones violentas en los municipios del (Magdalena): Zona Bananera, Aracataca, Fundación y Clíenaga.</li> <li>• Nueva Granada - (Magdalena) KM 40+000, Hito 40B del Tramo 6- En el puesto de vigilancia del Tramo 6, el vigilante del sitio observó a una distancia de unos 200 metros aprox. alrededor de 10 a 12 personas que se movilizaban caminando cerca al sitio donde él se encontraba custodiando la maquinaria. Estos sujetos portaban armas largas y en acción el guardia de seguridad se resguardó en su sitio para no ser identificado.</li> <li>• Plato - (Magdalena) KM 47+000, Hito 40 del Tramo 6 - 5 sujetos armados, redujeron al vigilante, despojándolo de sus pertenencias, teléfono Móvil, radio y arma de dotación, hurtando equipos de una retro excavadora y una motoniveladora que allí se encontraban en custodia</li> </ul>	<b>Autores:</b> Autodefensas Conquistadores de la Sierra Nevada Autodefensas Gaitanistas Por determinar <b>Causas:</b> Hurto y actividades de violencia e inseguridad. Actividades de violencia e inseguridad.

Yuma	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entre Plato y Capáca (Magdalena) KM17+767, Hito 48 y KM18+300, Hito 40 del Tramo 6 -Los vigilantes que prestaban servicio fueron abordados por 3 sujetos armados con armas largas y vestidos con prendas de uso privativo de las Fuerzas Militares, quienes les ordenaron retirarse de sus puestos de trabajo y apagar los radios, porque según ellos hacían mucho ruido.</li> <li>Entre Granada y Plato (Magdalena) KM 04+100, Hito 40 del Tramo 6 - Un guarda de seguridad de nuestro contratista EPC encontró 4 sujetos sospechosos y armados, a quienes alumbró con su linterna, obligándolos a internarse en la maleza del sector. Cerca de allí, estaba uno de los inspectores escoltas de la empresa de Vigilancia, quien, al momento de llegar a brindar apoyo, fue recibido con disparos por parte de los delincuentes, obligando al escolta a utilizar su arma de dotación, de forma disuasiva, haciendo que los sujetos se dieran a la fuga hacia el municipio de Nueva Granada.</li> <li>Carmen de Bolívar, Zambrano, Plato, El Difícil, Nueva Granada (Bolívar y Magdalena) Tramo 5 y 6 - Solicitud evento eximiente de responsabilidad a causa de los actos violentos y de inseguridad que se presentan en los Tramos 5 y 6.</li> <li>Entre Fundación y Aracataca (Magdalena) KM 2+500, Hito 18 del Tramo 4 - El personal de seguridad de nuestro contratista EPC estaba realizando actividades de vigilancia en el Hito 18 - Km. 2+500, entre los municipios de Fundación y Aracataca en el departamento del Magdalena, Tramo 4, cuando encontraron en zona de obra del Proyecto una persona fallecida.</li> <li>Aracataca (Magdalena) - En la región de Río PiedraEnfrentamiento por disputa territorial entre las Autodefensas Conquistadoras de la Sierra Nevada de Santa Marta y las Autodefensas Gaitanistas de Colombia.</li> <li>Zona Bananera (Magdalena) Tramo 4 - En el municipio de Zona Bananera están circulando panfletos presuntamente firmados por el Clan del Golfo y las Autodefensas Conquistadoras de la Sierra Nevada, las cuales han declarado como objetivos militares a más de 30 personas.</li> <li>Zona Bananera (Magdalena) Tramo 4- Se conoció que la representante legal de Consejo Comunitario estaba siendo amenazada por grupos ilegales.</li> <li>Departamentos de Cesar y Magdalena - Panfleto Autodefensas Gaitanistas De Colombia - departamentos de Cesar y Magdalena</li> </ul>	<p><b>Autores:</b> Autodefensas Conquistadores de la Sierra Nevada Autodefensas Gaitanistas Por determinar</p> <p><b>Causas:</b> Actividades de violencia e inseguridad.</p>
Yuma	<ul style="list-style-type: none"> <li>Río Fundación (Magdalena) KM 65+000, Hito 17A del Tramo 4 - El servicio de seguridad de nuestro contratista EPC encontró una motocicleta de placas KAA 68F, junto con una sandalia plástica de color verde y la vainilla de un cartucho percutido. En el referido sitio realizó presencia la Policía Nacional, posteriormente se pudo establecer que la persona que se movilizaba en la moto se encontraba desaparecido desde el 07 de octubre 2023 y era buscado por las autoridades y tras 4 días de búsqueda, lamentablemente se encontró sin vida al señor.</li> <li>El Copey (Cesar)Cercanías del Proyecto - En cercanías a la Troncal del oriente (vía en operación), se presentó un homicidio de una persona el cual según indican, transitaba en el sector cuando fue interceptado por dos sujetos que se movilizaban en una motocicleta, quienes le propinaron varios disparos, y dejaron en el sitio un cartel mediante el cual se identificaron como A.G.C.</li> <li>Carmen de Bolívar (Bolívar) KM 09+700 de la Ruta 8001 - Personal de seguridad de nuestro contratista EPC en recorrido encontró entre Loma de Los Chivitos y la vereda San Rafael en una vía terciaria un cuerpo sin vida aprox. a 20 metros de la vía Nacional, el cual presentaba varios impactos de arma de fuego en diferentes partes del cuerpo y tenía las manos atadas a la espalda con una sogá.</li> <li>Cercanía a la Estación de Peaje KM2+300 de la Ruta 4517 - El conductor del vehículo camión cisterna marca JAZ de placas USE009, ingreso al carril de la básula en el K2+300 de la Ruta 4517, donde es abordado por una motocicleta de color blanco y 2 sujetos más, que según indica, salieron del sector boscoso, estos procediendo a intimidarlo con un arma de fuego y obligarlo a descender del vehículo. Los referidos sujetos, conducen al conductor hasta la zona boscosa, procediendo luego a amordazarlo y llevarse el vehículo camión cisterna.</li> <li>El Copey, Bosconia (Cesar) - 9 sujetos interceptan y retienen a nuestros colaboradores que se encontraban realizando actividades de muestreo en áreas de compensación, los interrogan sobre sus actividades y el Proyecto.</li> </ul>	<p><b>Autores:</b> Autodefensas Gaitanistas de Colombia Por determinar otros actores /</p> <p><b>Causas:</b> Actividades de violencia e inseguridad.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fundación (Magdalena) KM64+000, Hito 17C del Tramo 3 - 2 sujetos ingresaron al punto de obra y abrieron la parte frontal de una tractomula de placas SSZ765 intentando hurtar sus elementos, no obstante, al notar la presencia del vigilante se dieron a la huida.</li> <li>Fundación (Magdalena) KM64+100, Hito 17C del Tramo 3 - Reporte de atentado en cercanías del municipio de Fundación que deja 4 muertos.</li> <li>La Loma (Cesar) Hito 5C del Tramo 2- Un grupo de aprox. 60 personas que portaban armas cortantes de todo tipo e ingresaron de forma violenta a la zona de descanso de la Concesión obligando a que los empleados se retiraran quedando el sitio a cuenta de estas personas, que proceden a robar herramientas y elementos personales de los colaboradores.</li> <li>Corregimiento de Sevilla (Magdalena) Hito 20C - En el corregimiento de Sevilla, en cercanías a la Troncal del oriente en el Hito 20C, se presentó un homicidio de una persona, el cual según indican, transitaba en el sector cuando fue interceptado por 2 sujetos que se movilizaban en una motocicleta, quienes le propinaron varios disparos dejándolo tendido en el piso donde pierde la vida.</li> <li>El Copey (Cesar) KM27+000, Hito 13 del Tramo 3 - 2 sujetos desconocidos ingresan al puesto de obra, donde uno realiza un disparo al vigilante y este le responde y ocasiona que los sujetos emprendan la huida.</li> <li>Zona Bananera (Magdalena) KM73+800, Tramo 4 - Una cuadrilla fue abordada por 3 hombres los cuales se encontraba armados preguntando de manera insiste nte la labor que se realizaba y para quien trabajaban, luego en otro día se acercó una camioneta a uno de los colaboradores, de la cual bajaron 5 hombres armados continuando con el hostigamiento.</li> </ul>	<p><b>Autores:</b> Autodefensas Gaitanistas de Colombia - Urabeños - Muleros y Barristas - Sin información - Por determinar otros actores</p> <p><b>Causas:</b> Actividades de violencia e inseguridad.</p>

Yuma	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Todo el Proyecto (Todo el proyecto) - Reporte de mensaje alusivo a una extorsión</li> <li>•Plato (Magdalena) Corregimiento de Apure- Se informa sobre la noticia en que un presunto Grupo Paramilitar toma la Escuela en Las Planadas, zona veredal del municipio de Plato.</li> <li>•Magdalena (tramo 4) - Recuento de actos delictivos acaecidos desde enero hasta marzo de 2024 en el Tramo 4.</li> <li>•Nueva Granada (Magdalena) Tramo 6 - A través de un comunicado (Panfleto), emitido presuntamente de las Autodefensas Gaitanistas de Colombia AGC, hacen saber a la población del Corregimiento de los Andes, Municipio de Nueva Granada, Tramo 6, que hacen parte de su "objetivo militar", declaraciones amenazantes contra personas de esta zona rural y sus alrededores.</li> <li>•Zona Bananera (Magdalena) Tramo 4 - Se presentaron 2 muertes violentas (homicidios) en la vereda Macondo, jurisdicción del corregimiento de Sevilla Zona Bananera - Magdalena (Tramo 4).</li> <li>•Zona Bananera (Magdalena) Tramo 4 - En el corregimiento de Orihueca, zona corregimental de Zona Bananera Tramo 4, se presentó el asesinato de 2 hombres, el cual según indican, transitaban en el sector cuando fueron interceptados por 2 sujetos que se movilizaban en una motocicleta, quienes le propinaron varios disparos dejándolos con heridas de gravedad, por lo que en el centro médico asistencial ambos fallecieron.</li> <li>•El Copey (Cesar) Tramo 3- Se presentó el asesinato de un hombre, el cual según indican, se encontraba en su residencia, cuando atendió el llamado a su puerta, siendo sorprendido por disparos de arma de fuego, que provenían de sujetos que se movilizaban en una motocicleta conforme a la versión de los vecinos, dejando como resultado el fallecimiento del masculino en el centro asistencial.</li> <li>•Carmen de Bolívar (Bolívar) Hito 48A del Tramo 5 - personal de la constructora se encontraba realizando la instalación de barandas metálicas, barreras de seguridad o guardavías en el Hito 48A Vía de Mejoramiento del Tramo 5, llegaron 4 sujetos en 2 motocicletas que portaban armas de fuego, ordenando a los trabajadores la suspensión de las actividades constructivas hasta tanto algún responsable de la Obra se comunicara vía WhatsApp, con el abonado telefónico correspondiente a la línea celular que dejaron apuntado en un papel.</li> <li>•El Difícil (Magdalena) Hito 37 Tramo 5 y 6 - Se presentó un hurto a mano armada de un carro tanque perteneciente al subcontratista INCC (Ingeniería control de combustible) en el Hito 37, en la zona comprendida entre Pueblo Nuevo y el Municipio de El Difícil- Magdalena.</li> </ul>	<p><b>Autores:</b> Autodefensas Gaitanistas de Colombia  <b>Causas:</b> Actividades de violencia e inseguridad.</p>
Yuma	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Zona Bananera (Magdalena) Tramo 4 - La representante legal del Consejo Comunitario Afrodescendiente de Tucurinca, puso en conocimiento, que ha estado recibiendo amenazas por grupos al margen de la Ley desde agosto del año 2023 y hasta en el mes de octubre del mismo año, en redes sociales publicaban panfletos diariamente, extendiéndose las amenazas en este mismo modus operandi a toda la comunidad de Tucurinca, por parte de las llamadas AUTODEFENSAS GAITANISTAS DE COLOMBIA.</li> <li>•Aracataca (Magdalena) Tramo 4 - 6 hombres equipados con armamento de alto alcance, hicieron presencia en la cartera Bella Luz del Tramo 4, quienes realizaron disparos para ahuyentar a los caninos que se encontraban alertados por su presencia. Así mismo, en la Planta Bella Luz y alrededor de la misma hora, otro vigilante informó que había notado la presencia de los hombres armados, los cuales quedaron rondando alrededor de quince minutos y se retiraron del lugar.</li> <li>•Fundación (Magdalena) Tramo 3 y 4 - En el casco urbano del municipio de Fundación – Magdalena, fue atacada a disparos la presidenta de la Junta de Acción Comunal del Barrio Villa Gladis de esta localidad, de acuerdo con el reporte de la Policía, la víctima fue atacada en el interior de su vivienda, hasta donde llegaron dos hombres en una motocicleta para perpetrar el ataque.</li> <li>•Fundación (Magdalena) KM34+400 del Tramo 3 y 4 y en el PR34+400 Ruta 4518 - En la vía que conduce del Municipio de Fundación al Municipio de Aracataca – Magdalena, se hallaron dos cuerpos sin vida en la calzada no habilitada.</li> <li>•Corregimiento de Caracolí (Cesar) Tramo 8 - 15 sujetos armados perpetraron un robo en la empresa PS Multiservicios, ingresando al sitio procediendo a hurtar 2 maquinarias amarillas tipo retroexcavadora y un minicargador.</li> <li>•Zona Bananera (Magdalena) Tramo 4 - Las Autodefensas Conquistadoras de la Sierra Nevada (ASNC), amenazaron a la alcaldesa del municipio de Zona Bananera, Tramo 4: "Hay preocupación entre los moradores del municipio Zona Bananera al norte del Magdalena, por la circulación de un segundo panfleto donde amenazan directamente a la alcaldesa de esa municipalidad, Clareth Olaya Jiménez, y advierten que operativos contra las Autodefensas Conquistadoras de la Sierra Nevada tendrán consecuencias violentas"</li> <li>•Bosconia (Cesar) Tramos 3,7,8 y 9- Se presentó el asesinato de un hombre, el cual según indican, se encontraba en su residencia, siendo sorprendido por disparos de arma de fuego: "El hombre asesinado, conocido como Jacho y natural de Plate (Magdalena), estaba sentado en una silla cuando fue sorprendido por sicarios que le dispararon, causándole la muerte de inmediato".</li> </ul>	<p><b>Autores:</b> Autodefensas Gaitanistas de Colombia  <b>Causas:</b> Actividades de violencia e inseguridad.  - Hurto y actividades de violencia e inseguridad</p>
Yuma	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Todo el Proyecto (Todo el proyecto) - Anuncio del grupo al margen de la ley denominado Ejército de Liberación Nacional (ELN), de retomar actos criminales como la privación de la libertad con fines económicos.</li> <li>•Fundación (Magdalena) Tramo 3 y 4 - Reporte sobre los lamentables incidentes de seguridad y las trágicas muertes que han tenido lugar en el municipio de Fundación – Magdalena (Tramos 3 y 4) a lo largo del año 2024.</li> <li>•Magdalena KM01+300, Hito 12 Tramo 3 - Se reporta por parte de la seguridad de nuestro contratista EPC que 2 personas en la vía nacional, en una moto fingiendo estar dañada, la apagaron a una distancia corta antes de llegar al puesto de vigilancia. Posteriormente llevaron la moto rodándola manualmente y al llegar frente del puesto de trabajo, le pidieron gasolina al vigilante, respondiendo que no tenía, porque no había llevado su moto. Uno de los individuos, le insiste que si estaba seguro que no había llevado la moto. El vigilante inmediatamente comunica al supervisor vía telefónica y se resguarda con el arma buscando cubierta protección con el fin de minimizar riesgo y su integridad y les dijo que no podían entrar al puesto, los dos hombres siguieron caminando, y como a unos cien metros prendieron la moto y continuaron hacia el Copey</li> <li>•Corregimiento de Caracolí (Cesar) KM20+200, Hito 26 del Tramo 8 - Un vigilante de nuestro contratista EPC se encontraba en turno en el hito 26 del tramo 8 cerca al sector de Caracolí , quien informa al supervisor del tramo la presencia de 2 personas sin identificar habrían cruzado la vía y lo habrían amenazado al parecer con armas cortas apuntando contra su integridad, en su reacción opta por buscar cubierta y protección detrás de las máquinas y observa cuando los individuos se retiran hacia la invasión que se encuentra al frente. Una hora después los individuos regresan, y hacen una maniobra de envolvimiento al puesto de vigilancia, por lo tanto, el vigilante sale en auxilio a pedir ayuda en las viviendas aledañas.</li> <li>•Corregimiento de Sevilla (Magdalena)KM32+160, Hito 20 del Tramo 4 - Intrusión de sujetos en el frente de obra</li> <li>•El Difícil (Magdalena) KM4+500 al KM5+000 y KM37+100, Hito 38A del Tramo 6 - Hurto de cercado perimetral instalado por nuestro contratista EPC.</li> </ul>	<p><b>Autores:</b> ELN  - Autodefensa Gaitanistas de Colombia  <b>Causas:</b> Actividades de violencia e inseguridad.</p>

Yuma	<ul style="list-style-type: none"> <li>•El Difícil (Magdalena) Tramo 6- En un presunto entrenamiento con explosivos en zona rural del Municipio de El Difícil – Magdalena, área de influencia del Tramo 6, por parte del grupo armado ilegal denominado Clan del Golfo por la indebida manipulación del artefacto se activó, dejando heridos a dos hombres, quienes, fueron trasladados a Hospitales de los municipios de Bosconia y Plato, por la gravedad de las heridas.</li> <li>•El Copey (Cesar) Hito 12A, del Tramo 3 - Se presenta un asesinato de un hombre, el cual según indican, se encontraba transitando sobre la vía en su motocicleta cuando fue alcanzado por otros sujetos que le dispararon hasta acabar con su vida.</li> <li>•BolívarHito 48A del Tramo 5- Ingresaron 2 hombres al puesto, tomando al personal que se encontraba trabajando, quitándole las llaves de la maquinaria, quienes se fueron con ellas luego, volvieron a dejar un número telefónico para que el encargado de la obra se comunicara con ellos.</li> <li>•Plato (Magdalena) Hito 38 del Tramo 6 - 3 individuos merodeaban el frente de obra perteneciente a nuestra constructora EPC cuando los perros empezaron a ladear hacia zona enmontada, por lo que realizó inspección y se encontró una persona de suéter blanco escondida, a quien se le informó que evitara ingresar al área de trabajo. Igualmente se evidenciaron dos personas sin camisas tratando de amedrentar a los perros.</li> <li>•Zona Bananera, Fundación, Aracataca y Tucurinca (Magdalena) Tramo 4- Circulación de un panfleto en los municipios, en el cual, las Autodefensas Conquistadores de la Sierra Nevada ACSN, convoca y obliga a los habitantes del Departamento del Magdalena a un PARO ARMADO, restringiendo la movilidad de todo tipo de transporte en vía terrestre, marítimo y fluvial, con excepción de las misiones médicas, estaciones de servicio en zonas rurales y urbanas, establecimientos de comercio en general (supermercados, tiendas, graneros restaurantes, cantinas, bares y discotecas) y eventos públicos o reuniones en iglesias. Señalan finalmente que el NO acatamiento de sus instrucciones, acarreará drásticas medidas como el ajusticiamiento y la declaratoria de objetivo militar.</li> </ul>	<b>Autores:</b> - Autodefensa Gaitanistas de Colombia - Autodefensas Conquistadores de la Sierra Nevada Por determinar otros actores / <b>Causas:</b> Actividades de violencia e inseguridad. Extorsión
Yuma	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Bosconia (Cesar) Hito 13 del Tramo 3"- 4 sujetos armados (armas tipo pistola) intimidaron al personal de seguridad del EPC quitándole el arma de dotación y lo llevaron a la parte trasera del baño portátil, a fin de perpetuar el robo a la maquinaria. Cuando se iban, trasladaron al vigilante a donde estaba la pajarita arrojándole los celulares y diciéndole que ahora sí podía llamar al supervisor.</li> <li>•Chiriguana y Curumaní (Cesar) Tramo 1 y 2 - Se instalaron en la zona banderas y elementos/símbolos del grupo armado ilegal Ejército de Liberación Nacional (ELN).</li> </ul>	<b>Autores:</b> ELN Por determinar otros actores / <b>Causas:</b> Actividades de violencia e inseguridad.
Autopistas del Urabá	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Turbo- En la vía nacional PR 1+500, municipio de Turbo, la cuadrilla de O&amp;M en labores de rocería detecta un artefacto el cual se identifica como explosivo, la dirección de seguridad solicita el retiro del personal del lugar y procede a enviar unidades de vigilancia privada para asegurar la zona. Se coordina igualmente con fuerza pública para realizar su desactivación; sin embargo, cuando llegan los uniformados al lugar, no logra hallar el artefacto, por lo que se presume que los grupos delincuenciales que operan en la zona lo retiraron al percatarse que fue ubicado.</li> <li>•Sector El Dos Turbo - En la vía nacional sector El Dos, municipio de Turbo fue activado un artefacto explosivo al paso de un vehículo de la Policía Nacional con resultado de cuatro uniformados heridos. Se presume que se trata del mismo artefacto que fue detectado el día anterior por la cuadrilla de mantenimiento de la concesionaria pero que lamentablemente no pudo ser ubicado para su neutralización</li> <li>•Mutatá - Se presenta cierre de la vía nacional, a la altura del cruce en Pavarandó, municipio de Mutatá, por parte de un grupo de camioneros que trasporta alimentos perecederos en la zona, quienes solicitan a las autoridades municipales la reducción en los costos de sus fletes. Se hace presente delegados de la Alcaldía y ministerio público quienes luego de dialogar con los manifestantes levantan el bloqueo y normalizan nuevamente el tránsito del sector.</li> <li>•Mutatá - Se presenta cierre de la vía a la altura de Tasíodí, municipio de Mutatá, por parte de la minga de la comunidad emberá-katío, quienes solicitan a las autoridades atención para solucionar inconvenientes con el nombramiento de su gobernador indígena. Se apoya con el traslado del funcionario del Ministerio del Interior para asuntos indígenas desde Medellín, quien se reúne con los diferentes cabildos de la región, donde finalmente los manifestantes levantan el bloqueo y normalizan nuevamente el tránsito del sector.</li> </ul>	<b>Autores:</b> Comunidades indígenas Por determinar <b>Causas:</b> Protesta social y atentado contra la fuerza pública
Autopistas del Urabá	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dabeiba - Se presenta cierre de la vía a la altura del PR 101+650, municipio de Dabeiba, por parte del cabildo local de la comunidad emberá-katío quienes solicitan a las autoridades atención para encontrar una menor que se encuentra desaparecida desde hace varios días. El cierre total inició a las 16:00 y finalizó a las 22:00</li> <li>•Dabeiba - Se presenta cierre de la vía a la altura del PR 101+650, municipio de Dabeiba, por parte del cabildo local emberá-katío, quienes solicitan a las autoridades atención para encontrar una menor que se encuentra desaparecida desde hace varios días. El cierre total inicio a las 15:30 y finalizó a las 20:30</li> <li>•Frontino - Se presenta cierre de la vía a la altura del PR 42+468, municipio de Frontino, por parte de la minga emberá-katío, quienes solicitan a la alcaldía de Frontino avalar el nombramiento de su representante indígena. Cierre inició a las 14:00 y finalizó a las 19:00 horas.</li> <li>•Frontino - Se presenta cierre de la vía a la altura del PR 42+468, municipio de Frontino, por parte de la minga emberá-katío, quienes solicitan a la alcaldía de Frontino avalar el nombramiento de su representante indígena. Cierre inició a las 02:00 y finalizó a las 04:00 horas del día 30 de junio.</li> </ul>	<b>Autores:</b> Comunidades indígenas Por determinar <b>Causas:</b> Protesta social y atentado contra la fuerza pública
Autopistas del Café	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Dosquebradas (Risaralda) Piques ilegales en la avenida de ferrocarril de Dosquebradas, sector Villa del Campo (glorieta calle 52) – K3+000, hasta el Mandarino al K3+800 de la ruta 2902A</li> <li>•Manizales (Caldas) Piques ilegales en el sector comprendido entre La Trinidad – K11+200 y el tambo La Manuela K14+600 especialmente, en ocasiones afecta hasta la Uribe K23+500 (ingreso a Manizales) de la ruta 5005</li> <li>•Invasión a la vía en el retorno el Rodeo con venta de alimentos y bebidas, han reportado que se ha visto venta y consumo de estupefacientes y bebidas alcohólicas, sector Tambo del Privilegio K10+200 de la ruta 29RSE (Par vial Dosquebradas-Santa Rosa)</li> </ul>	<b>Comunidad del corredor</b>
Autopista Río Magdalena	<p>En relación con este punto debemos anotar que de manera permanente hemos tenido apoyo del Ejército Nacional y de la Policía Nacional, sin embargo y a pesar de dicho apoyo permanente, los mineros ilegales han logrado afectar de manera importante algunos taludes, cuya estabilidad ha sido comprometida, dado que la actividad de minería ilegal se ha ejecutado al interior de los referidos taludes.</p> <p>En ese sentido, nos hemos visto en la obligación de (i) detener las obras en dichos sectores por la seguridad de nuestros colaboradores (dada la afectación de la estabilidad de la estructura), (ii) contratar estudios de líneas sísmica para poder evidenciar la real afectación por los túneles elaborados por los mineros ilegales y (iii) una vez tengamos el estudio anterior, tendremos que rediseñar los taludes y volver a cometer las obras.</p> <p>1.La fecha de entrega de la Unidad Funcional 1, ya que en el sector en commento (aproximadamente 1 km) no hemos podido acometer actividades y hasta tanto logramos cerrar el tema de estudios y diseños, no sabremos la magnitud de las nuevas obras a realizar, así como los costos de las mismas.</p> <p>2.A futuro las afectaciones que la minera ilegal pueda generar en dichos taludes u otros</p>	<b>Minería ilegal</b>

<p><b>Unión Vial Camino del Pacífico</b></p> <p>(Ver detalle de los sitios en la hoja 2 de este excel)</p>	<p>En los siete municipios del sur occidente del Valle del Cauca por donde se desarrolla el proyecto de la concesión hay presencia de estructuras delincuenciales del ELN, las disidencias de las FARC y el Clan del Golfo, entre otros grupos criminales; hasta el momento el personal que trabaja en el proyecto y su infraestructura no ha sido víctima de estos grupos.</p> <p>El orden público se ha visto afectado por la protesta social y el corredor vial ha sido escenario de manifestaciones y bloqueo de la vía como método de las vías de hecho, por ciertos sectores sociales de esta zona del departamento del Valle del Cauca.</p> <p>Los hechos que conllevan al bloqueo han sido ajenos a la concesionaria UVCP, siendo el factor común el inconformismo de las comunidades con las entidades gubernamentales de nivel departamental y nacional; en el desarrollo de los hechos de protesta no se han presentado actos violentos que afecten la integridad personal de los colaboradores directos y/o contratistas de la UVCP y Sacyr Constructora, al igual que instalaciones, maquinaria y bienes en general.</p>	<p><b>Autores:</b> ELN -Disidencias de las Farc Clan del Golfo Por determinar</p> <p><b>Causas:</b> Protesta social y atentado contra la fuerza pública</p>																		
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3"><b>Comparativo 2023 – 2024, en hechos de protesta</b></th></tr> <tr> <th><b>Hechos</b></th><th><b>Año 2023</b></th><th><b>Año 2023</b></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bloqueo Vía</td><td>19</td><td>10</td></tr> <tr> <td>Marcha</td><td>5</td><td>4</td></tr> <tr> <td><b>Total</b></td><td><b>24</b></td><td><b>14</b></td></tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;"><b>Las razones han sido por hechos ajenos al proyecto</b></td></tr> </tbody> </table>	<b>Comparativo 2023 – 2024, en hechos de protesta</b>			<b>Hechos</b>	<b>Año 2023</b>	<b>Año 2023</b>	Bloqueo Vía	19	10	Marcha	5	4	<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>14</b>	<b>Las razones han sido por hechos ajenos al proyecto</b>			
<b>Comparativo 2023 – 2024, en hechos de protesta</b>																				
<b>Hechos</b>	<b>Año 2023</b>	<b>Año 2023</b>																		
Bloqueo Vía	19	10																		
Marcha	5	4																		
<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>14</b>																		
<b>Las razones han sido por hechos ajenos al proyecto</b>																				

Bogotá D.C., 3 de septiembre de 2024

Doctor  
**FRANCISCO OSPINA**  
Presidente  
**Agencia Nacional de Infraestructura**

Barcode  
CCI Nro.Radicado: 22024003400  
Fecha: 2024-09-03 Hora: 09:54:00  
Destinatario: ANI - AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA  
Remitente: Vicepresidencia Jurídica  
Folios: 1 Tipo Anexos:  
Usuario Radicador: Luz Castillo

Doctor  
**JUAN JOSÉ OYUELA**  
Vicepresidente Ejecutivo  
**Agencia Nacional de Infraestructura**

*Ref.: Propuesta de fechas para el desarrollo de las mesas para revisión de asuntos pendientes*

Estimados Presidente y Vicepresidente,

De antemano agradecemos su disposición al concedernos un espacio en su agenda para poner de presente los asuntos de gestión contractual, cuyo trámite al interior de la Agencia consideramos relevante.

Con ocasión de ello, adjunto remitimos la matriz en la que encontrarán los temas que actualmente se encuentran pendientes de trámite por parte de la ANI, con el fin de adelantar las mesas de trabajo sobre asuntos concernientes a la gestión contractual y demás materias, en concordancia con lo conversado en la pasada comisión de concesionarios del 28 de agosto de 2024.

Para los anteriores efectos, proponemos las siguientes fechas:

- Lunes 16 de septiembre de 2024. Hora: 2:30 p.m. – 4:30 p.m.
- Martes 17 de septiembre de 2024. Hora: 2:30 p.m. – 4:30 p.m.
- Lunes 23 de septiembre de 2024. Hora: 2:30 p.m. – 4:30 p.m.
- Martes 24 de septiembre de 2024. Hora: 2:30 p.m. – 4:30 p.m.

Quedamos atentos a su amable respuesta.

Atentamente,



**JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER**  
Presidente Ejecutivo

Anexo: Matriz de gestión contractual

VPJ/MCPP

c.c.: Lorena Díaz – Asesora Presidencia ANI



CÁMARA COLOMBIANA  
DE LA INFRAESTRUCTURA

Bogotá D.C., 3 de septiembre de 2024

Doctor  
**IVÁN VELÁSQUEZ GÓMEZ**  
Ministro  
**MINISTERIO DE DEFENSA**  
Ciudad

Doctora  
**LAURA SARABIA**  
Directora  
**DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA  
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA**

CCCI  
Nro.Radicado: 22024003402  
Fecha: 2024-09-03 Hora: 10:01:00  
Destinatario: MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
Remitente: Vicepresidencia Jurídica  
Folios: 1 Tipo Anexos:  
Usuario Radicador: Luz Castillo

*Ref.: Remisión matriz de problemáticas de orden público*

Respetados directivos,

En nombre del gremio de la infraestructura, de la manera atenta remitimos la comunicación a través de la cual compartimos con la ANI, algunas problemáticas que se están presentando en materia de orden público y que afectan el desarrollo de los proyectos de transporte del modo carretero a cargo de dicha entidad. Esta comunicación es acompañada a su vez, de una matriz en la cual se identifican al detalle las problemáticas, los corredores afectados y las particularidades sobre estos asuntos.

Es por lo anterior, señores directivos, que el gremio ofrece su colaboración para hacer los acercamientos con el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura y los representantes de las concesiones.

Agradecemos su disposición y quedamos atentos a cualquier complemento que se requiera sobre el particular.

  
**JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER**  
Presidente Ejecutivo

Anexos: Comunicación Agencia Nacional de Infraestructura  
matriz problemáticas de orden público

Copia: María Constanza García. Ministra de Transporte

VJ

Bogotá D.C., 2 de septiembre de 2024

Doctor  
**FRANCISCO OSPINA RAMÍREZ**  
Presidente  
**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**  
Ciudad

CCCI  
Nro.Radicado: 22024003394  
Fecha: 2024-09-02 Hora: 14:32:00  
Destinatario: ANI - AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA  
Remitente: Vicepresidencia Jurídica  
Folios: 1 Tipo Anexos:  
Usuario Radicador: Luz Castillo

*Ref.: Remisión matriz de problemáticas de orden público*

Respetado presidente y amigo,

De la manera más atenta, en nombre del gremio de la infraestructura, queremos extenderle nuestro agradecimiento por brindarnos un espacio en su agenda para abordar asuntos de especial relevancia en la gestión contractual de los proyectos. Teniendo en cuenta los compromisos asumidos por el gremio en la pasada comisión de concesionarios viales, celerada el 28 de agosto de la presente anualidad, a través de la presente comunicación remitimos la matriz en la que identificamos las situaciones de alteración al orden público que han comprometido el desarrollo de los proyectos de transporte del modo carretero a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, con el fin de su análisis y posterior revisión en una eventual mesa de trabajo entre la ANI, los concesionarios carreteros y la CCI.

Agradecemos su disposición y quedamos atentos a sus comentarios sobre el particular.

  
**JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER**  
Presidente Ejecutivo

Anexo: matriz problemáticas de orden público

VJ

Problemáticas Concesión	Columna1 Problemática de orden público	Columna2 Actores / Causa
Ruta al Sur	<p>Problemáticas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 29/08/2023, Panfleto extorsivo citatorio (Frente Iván Díaz, FARC), MINCIVIL, Municipio de Campoalegre sector la Vega de Oriente, Huila.</li> <li>- 13/09/2023, Llamada Extorsiva (Frente 15 de las FARC), RAS, jefe de Tramo Centro, Pitalito Huila.</li> <li>- 27/11/2023, Citación reunión (Comandos de Frontera- FARC), áreas social CONDOR, Vereda San Gabriel de los Azules 8 km partiendo desde el PR 28 ruta 4503, Putumayo.</li> <li>- 08/12/2023, Tentativa incineración maquinaria y panfleto extorsivo citatorio (Frente Iván Díaz, FARC), MINCIVIL, Municipio de Hobo vereda Rosal, Huila.</li> <li>- 05/12/2023, Mensaje WhatsApp extorsivo (Frente Carolina Ramírez – FARC), Ing. Supervisor de Obras, CONDOR, Mocoa, Putumayo.</li> <li>- 11/12/2023, Mensaje WhatsApp extorsivo citatorio (Frente Iván Díaz, FARC), Residente Social Ruta al Sur Hobo, Huila.</li> <li>- 05/01/2024, Mensaje WhatsApp extorsivo citatorio (Bloque Jorge Briceño Suárez – FARC), Ing. Supervisor REGENCY, Pitalito, Huila.</li> <li>- 11/01/2024, Acto terrorista (Incineración ambulancia) y panfleto extorsivo citatorio (Frente Iván Díaz, FARC), REGENCY, Hobo, Huila.</li> <li>- 20/03/2024, Amenaza y un panfleto extorsivo citatorio del frente Calarcá Córdoba del Bloque comandante Jorge Suárez Briceño, al contratista Regency, en el sector de Rio Loro, PR19 RN 4505.</li> <li>- 02/04/2024, Afectaciones de recaudo en el peaje de los Cauchos por Minga Indígena del CRI-HUILA, donde intimidan a los funcionarios de la Concesionaria Ruta al Sur y levantar las talanqueras de los carriles; con el fin, que los vehículos pasaran sin pagar la tarifa.</li> <li>- 18/07/24, Intimidación y amenaza en contra del contratista El Condor, Frente 48 "Comandos de Frontera" PR20, RN4503.</li> </ul>	Frente IVÁN DÍAZ, FARC Frente 15 de las FARC Frente Carolina Ramírez - FARC Bloque Jorge Briceño Suárez - FARC Frente 48 Comandos fronteras
Autopistas del Caribe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Santo Tomás (Atlántico) Revisión de la zona por parte de policía por la presencia de marcas en señales verticales con las siglas del ELN</li> <li>• Turbaco (Bolívar) Cierre por parte de la Comunidad por Protestas de NO+Peajes</li> <li>• Luruaco (Atlántico) Protestas de campesinos por la reforma agraria</li> <li>• Luruaco (Atlántico) Cierre de trabajadores de obra de acueducto por falta de pago</li> <li>• Clemencia (Bolívar) Protesta de la comunidad porque no han terminado la construcción del mega colegio</li> <li>• Ponedera (Atlántico) Protesta de la comunidad por falta de fluido eléctrico</li> <li>• Luruaco (Atlántico) Protesta de la comunidad por falta de fluido eléctrico</li> <li>• Luruaco (Atlántico) Protesta de la comunidad por falta de fluido eléctrico</li> <li>• Arroyo de Piedra (Atlántico) Protesta de la comunidad por falta de fluido eléctrico</li> <li>• Gálapa(Atlántico) Protesta de la comunidad por falta de fluido eléctrico</li> <li>• Luruaco (Atlántico) Protesta de la comunidad por falta de fluido eléctrico</li> <li>• Santa Catalina (Bolívar) Cierre por parte de la Comunidad por falta de agua desde hace 8 días</li> <li>• Santa Catalina(Bolívar) Cierre por parte de la Comunidad por falta de agua desde hace 9 días</li> <li>• Gálapa (Atlántico) Cierre por parte de la Comunidad por falta de agua desde hace 4 días</li> <li>• Baranquilla (Atlántico) Protesta por el desalojo de unos invasores en el Barrio Villa Andrea</li> </ul>	Por determinar presencia ELN Comité antipeajes Comunidades de los municipios Colectivo de trabajadores y población campesina
Yuma	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Loma (Cesar) Hito 5 - 2 personas armadas en el área de servicio en construcción de La Loma, amordazaron y dispararon directamente, asesinando al guardia de seguridad de nuestro contratista EPC, acto delictivo que fue denunciado ante las autoridades competentes.</li> <li>• El Bajo (Cesar) KM 41+800, Hito 41 - 2 sujetos sin identificar, con arma de fuego intimidaron y amordazaron al vigilante de seguridad de nuestro contratista EPC hurtando un ECM y Monitor de la Excavadora 329 CAT.</li> <li>• Aracataca (Magdalena) KM 05+214, Hito 18 del Tramo 4 - El Vigilante de seguridad de nuestro contratista EPC detectó a 3 sujetos que estaban intentando hurtar varillas de hierro. El citado guardia reaccionó impidiendo el robo con cruces de disparos, resultando el mismo con herida no grave (roce) a la altura del abdomen.</li> <li>• Entre El Carmen de Bolívar y Zambrano ( Bolívar) Tramo 5 - Hombres armados atacaron y asesinaron a un policía de la DITRA, designado a la Concesión en el puesto de control que se encuentra en el corredor vial El Carmen de Bolívar - Zambrano.</li> <li>• Entre El Carmen de Bolívar y Zambrano ( Bolívar) Tramo 5- El Grupo ilegal denominado "AUTODEFENSAS GAITANISTAS DE COLOMBIA (AGC)" está perpetrando un paro Armado en la zona.</li> <li>• Todo el proyecto- Ampliación del paro armado y suspensión de obras en todo el proyecto por la grave situación de inseguridad.</li> <li>• Cantera Jericó, El Carmen de Bolívar – (Bolívar) Tramo 5-En las instalaciones de la Cantera Jericó, Tramo 5, jurisdicción rural del municipio del Carmen de Bolívar, hicieron presencia 8 sujetos en 4 motocicletas, vestidos con uniformes militares, botas de combate y portando armas largas (Fusiles AK-47 y R-15), solicitando una contribución económica para que dejaran trabajar.</li> </ul>	<b>Autores:</b> Autodefensas Gaitanistas de Colombia Por determinar otros actores / <b>Causas:</b> Actividades de violencia e inseguridad.
Yuma	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aracataca - (Magdalena)KM 05+500, Hito 18 Tramo 4 - 2 colaboradores de nuestra constructora EPC se disponían a captar agua en dos carro tanques en el Puente Aracataca (K5+500 Hito 18) cuando fueron asaltados a mano armada por personas inescrupulosas.</li> <li>• Puente Macaraquilla - (Magdalena) KM 2+500, Hito 18 del Tramo 4 -4 delincuentes procedieron a sustraer mediante la utilización de actos de violencia, 2 módulos electrónicos y 2 monitores de cabina, que estaban siendo custodiados por guarda de seguridad de nuestro contratista EPC, quien fue reducido y amordazado por dichos delincuentes.</li> <li>• Montes de María- Bolívar y (Magdalena)Tramo 5 y 6 - El Grupo ilegal denominado "AUTODEFENSAS GAITANISTAS DE COLOMBIA (AGC)" tomo el control territorial de la zona denominada Montes de María lo que ha generado la suspensión de actividades constructivas.</li> <li>• Zona Bananera, Aracataca, Fundación y Clíenaga -(Magdalena)Tramo 4 - Acciones violentas en los municipios del (Magdalena): Zona Bananera, Aracataca, Fundación y Clíenaga.</li> <li>• Nueva Granada - (Magdalena) KM 40+000, Hito 40B del Tramo 6- En el puesto de vigilancia del Tramo 6, el vigilante del sitio observó a una distancia de unos 200 metros aprox. alrededor de 10 a 12 personas que se movilizaban caminando cerca al sitio donde él se encontraba custodiando la maquinaria. Estos sujetos portaban armas largas y en acción el guardia de seguridad se resguardó en su sitio para no ser identificado.</li> <li>• Plato - (Magdalena) KM 47+000, Hito 40 del Tramo 6 - 5 sujetos armados, redujeron al vigilante, despojándolo de sus pertenencias, teléfono Móvil, radio y arma de dotación, hurtando equipos de una retro excavadora y una motoniveladora que allí se encontraban en custodia</li> </ul>	<b>Autores:</b> Autodefensas Conquistadores de la Sierra Nevada Autodefensas Gaitanistas Por determinar <b>Causas:</b> Hurto y actividades de violencia e inseguridad. Actividades de violencia e inseguridad.

Yuma	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entre Plato y Capáca (Magdalena) KM17+767, Hito 48 y KM18+300, Hito 40 del Tramo 6 -Los vigilantes que prestaban servicio fueron abordados por 3 sujetos armados con armas largas y vestidos con prendas de uso privativo de las Fuerzas Militares, quienes les ordenaron retirarse de sus puestos de trabajo y apagar los radios, porque según ellos hacían mucho ruido.</li> <li>Entre Granada y Plato (Magdalena) KM 04+100, Hito 40 del Tramo 6 - Un guarda de seguridad de nuestro contratista EPC encontró 4 sujetos sospechosos y armados, a quienes alumbró con su linterna, obligándolos a internarse en la maleza del sector. Cerca de allí, estaba uno de los inspectores escoltas de la empresa de Vigilancia, quien, al momento de llegar a brindar apoyo, fue recibido con disparos por parte de los delincuentes, obligando al escolta a utilizar su arma de dotación, de forma disuasiva, haciendo que los sujetos se dieran a la fuga hacia el municipio de Nueva Granada.</li> <li>Carmen de Bolívar, Zambrano, Plato, El Difícil, Nueva Granada (Bolívar y Magdalena) Tramo 5 y 6 - Solicitud evento eximiente de responsabilidad a causa de los actos violentos y de inseguridad que se presentan en los Tramos 5 y 6.</li> <li>Entre Fundación y Aracataca (Magdalena) KM 2+500, Hito 18 del Tramo 4 - El personal de seguridad de nuestro contratista EPC estaba realizando actividades de vigilancia en el Hito 18 - Km. 2+500, entre los municipios de Fundación y Aracataca en el departamento del Magdalena, Tramo 4, cuando encontraron en zona de obra del Proyecto una persona fallecida.</li> <li>Aracataca (Magdalena) - En la región de Río PiedraEnfrentamiento por disputa territorial entre las Autodefensas Conquistadoras de la Sierra Nevada de Santa Marta y las Autodefensas Gaitanistas de Colombia.</li> <li>Zona Bananera (Magdalena) Tramo 4 - En el municipio de Zona Bananera están circulando panfletos presuntamente firmados por el Clan del Golfo y las Autodefensas Conquistadoras de la Sierra Nevada, las cuales han declarado como objetivos militares a más de 30 personas.</li> <li>Zona Bananera (Magdalena) Tramo 4- Se conoció que la representante legal de Consejo Comunitario estaba siendo amenazada por grupos ilegales.</li> <li>Departamentos de Cesar y Magdalena - Panfleto Autodefensas Gaitanistas De Colombia - departamentos de Cesar y Magdalena</li> </ul>	<p><b>Autores:</b> Autodefensas Conquistadores de la Sierra Nevada Autodefensas Gaitanistas Por determinar</p> <p><b>Causas:</b> Actividades de violencia e inseguridad.</p>
Yuma	<ul style="list-style-type: none"> <li>Río Fundación (Magdalena) KM 65+000, Hito 17A del Tramo 4 - El servicio de seguridad de nuestro contratista EPC encontró una motocicleta de placas KAA 68F, junto con una sandalia plástica de color verde y la vainilla de un cartucho percutido. En el referido sitio realizó presencia la Policía Nacional, posteriormente se pudo establecer que la persona que se movilizaba en la moto se encontraba desaparecido desde el 07 de octubre 2023 y era buscado por las autoridades y tras 4 días de búsqueda, lamentablemente se encontró sin vida al señor.</li> <li>El Copey (Cesar)Cercanías del Proyecto - En cercanías a la Troncal del oriente (vía en operación), se presentó un homicidio de una persona el cual según indican, transitaba en el sector cuando fue interceptado por dos sujetos que se movilizaban en una motocicleta, quienes le propinaron varios disparos, y dejaron en el sitio un cartel mediante el cual se identificaron como A.G.C.</li> <li>Carmen de Bolívar (Bolívar) KM 09+700 de la Ruta 8001 - Personal de seguridad de nuestro contratista EPC en recorrido encontró entre Loma de Los Chivitos y la vereda San Rafael en una vía terciaria un cuerpo sin vida aprox. a 20 metros de la vía Nacional, el cual presentaba varios impactos de arma de fuego en diferentes partes del cuerpo y tenía las manos atadas a la espalda con una sogá.</li> <li>Cercanía a la Estación de Peaje KM2+300 de la Ruta 4517 - El conductor del vehículo camión cisterna marca JAZ de placas USE009, ingreso al carril de la básula en el K2+300 de la Ruta 4517, donde es abordado por una motocicleta de color blanco y 2 sujetos más, que según indica, salieron del sector boscoso, estos procediendo a intimidarlo con un arma de fuego y obligarlo a descender del vehículo. Los referidos sujetos, conducen al conductor hasta la zona boscosa, procediendo luego a amordazarlo y llevarse el vehículo camión cisterna.</li> <li>El Copey, Bosconia (Cesar) - 9 sujetos interceptan y retienen a nuestros colaboradores que se encontraban realizando actividades de muestreo en áreas de compensación, los interrogan sobre sus actividades y el Proyecto.</li> </ul>	<p><b>Autores:</b> Autodefensas Gaitanistas de Colombia Por determinar otros actores /</p> <p><b>Causas:</b> Actividades de violencia e inseguridad.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fundación (Magdalena) KM64+000, Hito 17C del Tramo 3 - 2 sujetos ingresaron al punto de obra y abrieron la parte frontal de una tractomula de placas SSZ765 intentando hurtar sus elementos, no obstante, al notar la presencia del vigilante se dieron a la huida.</li> <li>Fundación (Magdalena) KM64+100, Hito 17C del Tramo 3 - Reporte de atentado en cercanías del municipio de Fundación que deja 4 muertos.</li> <li>La Loma (Cesar) Hito 5C del Tramo 2- Un grupo de aprox. 60 personas que portaban armas cortantes de todo tipo e ingresaron de forma violenta a la zona de descanso de la Concesión obligando a que los empleados se retiraran quedando el sitio a cuenta de estas personas, que proceden a robar herramientas y elementos personales de los colaboradores.</li> <li>Corregimiento de Sevilla (Magdalena) Hito 20C - En el corregimiento de Sevilla, en cercanías a la Troncal del oriente en el Hito 20C, se presentó un homicidio de una persona, el cual según indican, transitaba en el sector cuando fue interceptado por 2 sujetos que se movilizaban en una motocicleta, quienes le propinaron varios disparos dejándolo tendido en el piso donde pierde la vida.</li> <li>El Copey (Cesar) KM27+000, Hito 13 del Tramo 3 - 2 sujetos desconocidos ingresan al puesto de obra, donde uno realiza un disparo al vigilante y este le responde y ocasiona que los sujetos emprendan la huida.</li> <li>Zona Bananera (Magdalena) KM73+800, Tramo 4 - Una cuadrilla fue abordada por 3 hombres los cuales se encontraba armados preguntando de manera insiste nte la labor que se realizaba y para quien trabajaban, luego en otro día se acercó una camioneta a uno de los colaboradores, de la cual bajaron 5 hombres armados continuando con el hostigamiento.</li> </ul>	<p><b>Autores:</b> Autodefensas Gaitanistas de Colombia - Urabeños - Muleros y Barristas - Sin información - Por determinar otros actores</p> <p><b>Causas:</b> Actividades de violencia e inseguridad.</p>

Yuma	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Todo el Proyecto (Todo el proyecto) - Reporte de mensaje alusivo a una extorsión</li> <li>•Plato (Magdalena) Corregimiento de Apure- Se informa sobre la noticia en que un presunto Grupo Paramilitar toma la Escuela en Las Planadas, zona veredal del municipio de Plato.</li> <li>•Magdalena (tramo 4) - Recuento de actos delictivos acaecidos desde enero hasta marzo de 2024 en el Tramo 4.</li> <li>•Nueva Granada (Magdalena) Tramo 6 - A través de un comunicado (Panfleto), emitido presuntamente de las Autodefensas Gaitanistas de Colombia AGC, hacen saber a la población del Corregimiento de los Andes, Municipio de Nueva Granada, Tramo 6, que hacen parte de su "objetivo militar", declaraciones amenazantes contra personas de esta zona rural y sus alrededores.</li> <li>•Zona Bananera (Magdalena) Tramo 4 - Se presentaron 2 muertes violentas (homicidios) en la vereda Macondo, jurisdicción del corregimiento de Sevilla Zona Bananera - Magdalena (Tramo 4).</li> <li>•Zona Bananera (Magdalena) Tramo 4 - En el corregimiento de Orihueca, zona corregimental de Zona Bananera Tramo 4, se presentó el asesinato de 2 hombres, el cual según indican, transitaban en el sector cuando fueron interceptados por 2 sujetos que se movilizaban en una motocicleta, quienes le propinaron varios disparos dejándolos con heridas de gravedad, por lo que en el centro médico asistencial ambos fallecieron.</li> <li>•El Copey (Cesar) Tramo 3- Se presentó el asesinato de un hombre, el cual según indican, se encontraba en su residencia, cuando atendió el llamado a su puerta, siendo sorprendido por disparos de arma de fuego, que provenían de sujetos que se movilizaban en una motocicleta conforme a la versión de los vecinos, dejando como resultado el fallecimiento del masculino en el centro asistencial.</li> <li>•Carmen de Bolívar (Bolívar) Hito 48A del Tramo 5 - personal de la constructora se encontraba realizando la instalación de barandas metálicas, barreras de seguridad o guardavías en el Hito 48A Vía de Mejoramiento del Tramo 5, llegaron 4 sujetos en 2 motocicletas que portaban armas de fuego, ordenando a los trabajadores la suspensión de las actividades constructivas hasta tanto algún responsable de la Obra se comunicara vía WhatsApp, con el abonado telefónico correspondiente a la línea celular que dejaron apuntado en un papel.</li> <li>•El Difícil (Magdalena) Hito 37 Tramo 5 y 6 - Se presentó un hurto a mano armada de un carro tanque perteneciente al subcontratista INCC (Ingeniería control de combustible) en el Hito 37, en la zona comprendida entre Pueblo Nuevo y el Municipio de El Difícil- Magdalena.</li> </ul>	<p><b>Autores:</b> Autodefensas Gaitanistas de Colombia  <b>Causas:</b> Actividades de violencia e inseguridad.</p>
Yuma	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Zona Bananera (Magdalena) Tramo 4 - La representante legal del Consejo Comunitario Afrodescendiente de Tucurinca, puso en conocimiento, que ha estado recibiendo amenazas por grupos al margen de la Ley desde agosto del año 2023 y hasta en el mes de octubre del mismo año, en redes sociales publicaban panfletos diariamente, extendiéndose las amenazas en este mismo modus operandi a toda la comunidad de Tucurinca, por parte de las llamadas AUTODEFENSAS GAITANISTAS DE COLOMBIA.</li> <li>•Aracataca (Magdalena) Tramo 4 - 6 hombres equipados con armamento de alto alcance, hicieron presencia en la cartera Bella Luz del Tramo 4, quienes realizaron disparos para ahuyentar a los caninos que se encontraban alertados por su presencia. Así mismo, en la Planta Bella Luz y alrededor de la misma hora, otro vigilante informó que había notado la presencia de los hombres armados, los cuales quedaron rondando alrededor de quince minutos y se retiraron del lugar.</li> <li>•Fundación (Magdalena) Tramo 3 y 4 - En el casco urbano del municipio de Fundación – Magdalena, fue atacada a disparos la presidenta de la Junta de Acción Comunal del Barrio Villa Gladis de esta localidad, de acuerdo con el reporte de la Policía, la víctima fue atacada en el interior de su vivienda, hasta donde llegaron dos hombres en una motocicleta para perpetrar el ataque.</li> <li>•Fundación (Magdalena) KM34+400 del Tramo 3 y 4 y en el PR34+400 Ruta 4518 - En la vía que conduce del Municipio de Fundación al Municipio de Aracataca – Magdalena, se hallaron dos cuerpos sin vida en la calzada no habilitada.</li> <li>•Corregimiento de Caracolí (Cesar) Tramo 8 - 15 sujetos armados perpetraron un robo en la empresa PS Multiservicios, ingresando al sitio procediendo a hurtar 2 maquinarias amarillas tipo retroexcavadora y un minicargador.</li> <li>•Zona Bananera (Magdalena) Tramo 4 - Las Autodefensas Conquistadoras de la Sierra Nevada (ASNC), amenazaron a la alcaldesa del municipio de Zona Bananera, Tramo 4: "Hay preocupación entre los moradores del municipio Zona Bananera al norte del Magdalena, por la circulación de un segundo panfleto donde amenazan directamente a la alcaldesa de esa municipalidad, Clareth Olaya Jiménez, y advierten que operativos contra las Autodefensas Conquistadoras de la Sierra Nevada tendrán consecuencias violentas"</li> <li>•Bosconia (Cesar) Tramos 3,7,8 y 9- Se presentó el asesinato de un hombre, el cual según indican, se encontraba en su residencia, siendo sorprendido por disparos de arma de fuego: "El hombre asesinado, conocido como Jacho y natural de Plate (Magdalena), estaba sentado en una silla cuando fue sorprendido por sicarios que le dispararon, causándole la muerte de inmediato".</li> </ul>	<p><b>Autores:</b> Autodefensas Gaitanistas de Colombia  <b>Causas:</b> Actividades de violencia e inseguridad.  - Hurto y actividades de violencia e inseguridad</p>
Yuma	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Todo el Proyecto (Todo el proyecto) - Anuncio del grupo al margen de la ley denominado Ejército de Liberación Nacional (ELN), de retomar actos criminales como la privación de la libertad con fines económicos.</li> <li>•Fundación (Magdalena) Tramo 3 y 4 - Reporte sobre los lamentables incidentes de seguridad y las trágicas muertes que han tenido lugar en el municipio de Fundación – Magdalena (Tramos 3 y 4) a lo largo del año 2024.</li> <li>•Magdalena KM01+300, Hito 12 Tramo 3 - Se reporta por parte de la seguridad de nuestro contratista EPC que 2 personas en la vía nacional, en una moto fingiendo estar dañada, la apagaron a una distancia corta antes de llegar al puesto de vigilancia. Posteriormente llevaron la moto rodándola manualmente y al llegar frente del puesto de trabajo, le pidieron gasolina al vigilante, respondiendo que no tenía, porque no había llevado su moto. Uno de los individuos, le insiste que si estaba seguro que no había llevado la moto. El vigilante inmediatamente comunica al supervisor vía telefónica y se resguarda con el arma buscando cubierta protección con el fin de minimizar riesgo y su integridad y les dijo que no podían entrar al puesto, los dos hombres siguieron caminando, y como a unos cien metros prendieron la moto y continuaron hacia el Copey</li> <li>•Corregimiento de Caracolí (Cesar) KM20+200, Hito 26 del Tramo 8 - Un vigilante de nuestro contratista EPC se encontraba en turno en el hito 26 del tramo 8 cerca al sector de Caracolí , quien informa al supervisor del tramo la presencia de 2 personas sin identificar habrían cruzado la vía y lo habrían amenazado al parecer con armas cortas apuntando contra su integridad, en su reacción opta por buscar cubierta y protección detrás de las máquinas y observa cuando los individuos se retiran hacia la invasión que se encuentra al frente. Una hora después los individuos regresan, y hacen una maniobra de envolvimiento al puesto de vigilancia, por lo tanto, el vigilante sale en auxilio a pedir ayuda en las viviendas aledañas.</li> <li>•Corregimiento de Sevilla (Magdalena)KM32+160, Hito 20 del Tramo 4 - Intrusión de sujetos en el frente de obra</li> <li>•El Difícil (Magdalena) KM4+500 al KM5+000 y KM37+100, Hito 38A del Tramo 6 - Hurto de cercado perimetral instalado por nuestro contratista EPC.</li> </ul>	<p><b>Autores:</b> ELN  - Autodefensa Gaitanistas de Colombia  <b>Causas:</b> Actividades de violencia e inseguridad.</p>

Yuma	<ul style="list-style-type: none"> <li>•El Difícil (Magdalena) Tramo 6- En un presunto entrenamiento con explosivos en zona rural del Municipio de El Difícil – Magdalena, área de influencia del Tramo 6, por parte del grupo armado ilegal denominado Clan del Golfo por la indebida manipulación del artefacto se activó, dejando heridos a dos hombres, quienes, fueron trasladados a Hospitales de los municipios de Bosconia y Plato, por la gravedad de las heridas.</li> <li>•El Copey (Cesar) Hito 12A, del Tramo 3 - Se presenta un asesinato de un hombre, el cual según indican, se encontraba transitando sobre la vía en su motocicleta cuando fue alcanzado por otros sujetos que le dispararon hasta acabar con su vida.</li> <li>•BolívarHito 48A del Tramo 5- Ingresaron 2 hombres al puesto, tomando al personal que se encontraba trabajando, quitándole las llaves de la maquinaria, quienes se fueron con ellas luego, volvieron a dejar un número telefónico para que el encargado de la obra se comunicara con ellos.</li> <li>•Plato (Magdalena) Hito 38 del Tramo 6 - 3 individuos merodeaban el frente de obra perteneciente a nuestra constructora EPC cuando los perros empezaron a ladear hacia zona enmontada, por lo que realizó inspección y se encontró una persona de suéter blanco escondida, a quien se le informó que evitara ingresar al área de trabajo. Igualmente se evidenciaron dos personas sin camisas tratando de amedrentar a los perros.</li> <li>•Zona Bananera, Fundación, Aracataca y Tucurinca (Magdalena) Tramo 4- Circulación de un panfleto en los municipios, en el cual, las Autodefensas Conquistadores de la Sierra Nevada ACSN, convoca y obliga a los habitantes del Departamento del Magdalena a un PARO ARMADO, restringiendo la movilidad de todo tipo de transporte en vía terrestre, marítimo y fluvial, con excepción de las misiones médicas, estaciones de servicio en zonas rurales y urbanas, establecimientos de comercio en general (supermercados, tiendas, graneros restaurantes, cantinas, bares y discotecas) y eventos públicos o reuniones en iglesias. Señalan finalmente que el NO acatamiento de sus instrucciones, acarreará drásticas medidas como el ajusticiamiento y la declaratoria de objetivo militar.</li> </ul>	<b>Autores:</b> - Autodefensa Gaitanistas de Colombia - Autodefensas Conquistadores de la Sierra Nevada Por determinar otros actores / <b>Causas:</b> Actividades de violencia e inseguridad. Extorsión
Yuma	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Bosconia (Cesar) Hito 13 del Tramo 3"- 4 sujetos armados (armas tipo pistola) intimidaron al personal de seguridad del EPC quitándole el arma de dotación y lo llevaron a la parte trasera del baño portátil, a fin de perpetuar el robo a la maquinaria. Cuando se iban, trasladaron al vigilante a donde estaba la pajarita arrojándole los celulares y diciéndole que ahora sí podía llamar al supervisor.</li> <li>•Chiriguana y Curumaní (Cesar) Tramo 1 y 2 - Se instalaron en la zona banderas y elementos/símbolos del grupo armado ilegal Ejército de Liberación Nacional (ELN).</li> </ul>	<b>Autores:</b> ELN Por determinar otros actores / <b>Causas:</b> Actividades de violencia e inseguridad.
Autopistas del Urabá	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Turbo- En la vía nacional PR 1+500, municipio de Turbo, la cuadrilla de O&amp;M en labores de rocería detecta un artefacto el cual se identifica como explosivo, la dirección de seguridad solicita el retiro del personal del lugar y procede a enviar unidades de vigilancia privada para asegurar la zona. Se coordina igualmente con fuerza pública para realizar su desactivación; sin embargo, cuando llegan los uniformados al lugar, no logra hallar el artefacto, por lo que se presume que los grupos delincuenciales que operan en la zona lo retiraron al percatarse que fue ubicado.</li> <li>•Sector El Dos Turbo - En la vía nacional sector El Dos, municipio de Turbo fue activado un artefacto explosivo al paso de un vehículo de la Policía Nacional con resultado de cuatro uniformados heridos. Se presume que se trata del mismo artefacto que fue detectado el día anterior por la cuadrilla de mantenimiento de la concesionaria pero que lamentablemente no pudo ser ubicado para su neutralización</li> <li>•Mutatá - Se presenta cierre de la vía nacional, a la altura del cruce en Pavarandó, municipio de Mutatá, por parte de un grupo de camioneros que trasporta alimentos perecederos en la zona, quienes solicitan a las autoridades municipales la reducción en los costos de sus fletes. Se hace presente delegados de la Alcaldía y ministerio público quienes luego de dialogar con los manifestantes levantan el bloqueo y normalizan nuevamente el tránsito del sector.</li> <li>•Mutatá - Se presenta cierre de la vía a la altura de Tasíodí, municipio de Mutatá, por parte de la minga de la comunidad emberá-katío, quienes solicitan a las autoridades atención para solucionar inconvenientes con el nombramiento de su gobernador indígena. Se apoya con el traslado del funcionario del Ministerio del Interior para asuntos indígenas desde Medellín, quien se reúne con los diferentes cabildos de la región, donde finalmente los manifestantes levantan el bloqueo y normalizan nuevamente el tránsito del sector.</li> </ul>	<b>Autores:</b> Comunidades indígenas Por determinar <b>Causas:</b> Protesta social y atentado contra la fuerza pública
Autopistas del Urabá	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dabeiba - Se presenta cierre de la vía a la altura del PR 101+650, municipio de Dabeiba, por parte del cabildo local de la comunidad emberá-katío quienes solicitan a las autoridades atención para encontrar una menor que se encuentra desaparecida desde hace varios días. El cierre total inició a las 16:00 y finalizó a las 22:00</li> <li>•Dabeiba - Se presenta cierre de la vía a la altura del PR 101+650, municipio de Dabeiba, por parte del cabildo local emberá-katío, quienes solicitan a las autoridades atención para encontrar una menor que se encuentra desaparecida desde hace varios días. El cierre total inicio a las 15:30 y finalizó a las 20:30</li> <li>•Frontino - Se presenta cierre de la vía a la altura del PR 42+468, municipio de Frontino, por parte de la minga emberá-katío, quienes solicitan a la alcaldía de Frontino avalar el nombramiento de su representante indígena. Cierre inició a las 14:00 y finalizó a las 19:00 horas.</li> <li>•Frontino - Se presenta cierre de la vía a la altura del PR 42+468, municipio de Frontino, por parte de la minga emberá-katío, quienes solicitan a la alcaldía de Frontino avalar el nombramiento de su representante indígena. Cierre inició a las 02:00 y finalizó a las 04:00 horas del día 30 de junio.</li> </ul>	<b>Autores:</b> Comunidades indígenas Por determinar <b>Causas:</b> Protesta social y atentado contra la fuerza pública
Autopistas del Café	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Dosquebradas (Risaralda) Piques ilegales en la avenida de ferrocarril de Dosquebradas, sector Villa del Campo (glorieta calle 52) – K3+000, hasta el Mandarino al K3+800 de la ruta 2902A</li> <li>•Manizales (Caldas) Piques ilegales en el sector comprendido entre La Trinidad – K11+200 y el tambo La Manuela K14+600 especialmente, en ocasiones afecta hasta la Uribe K23+500 (ingreso a Manizales) de la ruta 5005</li> <li>•Invasión a la vía en el retorno el Rodeo con venta de alimentos y bebidas, han reportado que se ha visto venta y consumo de estupefacientes y bebidas alcohólicas, sector Tambo del Privilegio K10+200 de la ruta 29RSE (Par vial Dosquebradas-Santa Rosa)</li> </ul>	<b>Comunidad del corredor</b>
Autopista Río Magdalena	<p>En relación con este punto debemos anotar que de manera permanente hemos tenido apoyo del Ejército Nacional y de la Policía Nacional, sin embargo y a pesar de dicho apoyo permanente, los mineros ilegales han logrado afectar de manera importante algunos taludes, cuya estabilidad ha sido comprometida, dado que la actividad de minería ilegal se ha ejecutado al interior de los referidos taludes.</p> <p>En ese sentido, nos hemos visto en la obligación de (i) detener las obras en dichos sectores por la seguridad de nuestros colaboradores (dada la afectación de la estabilidad de la estructura), (ii) contratar estudios de líneas sísmica para poder evidenciar la real afectación por los túneles elaborados por los mineros ilegales y (iii) una vez tengamos el estudio anterior, tendremos que rediseñar los taludes y volver a cometer las obras.</p> <p>1.La fecha de entrega de la Unidad Funcional 1, ya que en el sector en commento (aproximadamente 1 km) no hemos podido acometer actividades y hasta tanto logramos cerrar el tema de estudios y diseños, no sabremos la magnitud de las nuevas obras a realizar, así como los costos de las mismas.</p> <p>2.A futuro las afectaciones que la minera ilegal pueda generar en dichos taludes u otros</p>	<b>Minería ilegal</b>

<p><b>Unión Vial Camino del Pacífico</b></p> <p>(Ver detalle de los sitios en la hoja 2 de este excel)</p>	<p>En los siete municipios del sur occidente del Valle del Cauca por donde se desarrolla el proyecto de la concesión hay presencia de estructuras delincuenciales del ELN, las disidencias de las FARC y el Clan del Golfo, entre otros grupos criminales; hasta el momento el personal que trabaja en el proyecto y su infraestructura no ha sido víctima de estos grupos.</p> <p>El orden público se ha visto afectado por la protesta social y el corredor vial ha sido escenario de manifestaciones y bloqueo de la vía como método de las vías de hecho, por ciertos sectores sociales de esta zona del departamento del Valle del Cauca.</p> <p>Los hechos que conllevan al bloqueo han sido ajenos a la concesionaria UVCP, siendo el factor común el inconformismo de las comunidades con las entidades gubernamentales de nivel departamental y nacional; en el desarrollo de los hechos de protesta no se han presentado actos violentos que afecten la integridad personal de los colaboradores directos y/o contratistas de la UVCP y Sacyr Constructora, al igual que instalaciones, maquinaria y bienes en general.</p>	<p><b>Autores:</b> ELN -Disidencias de las Farc Clan del Golfo Por determinar</p> <p><b>Causas:</b> Protesta social y atentado contra la fuerza pública</p>																		
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3"><b>Comparativo 2023 – 2024, en hechos de protesta</b></th></tr> <tr> <th><b>Hechos</b></th><th><b>Año 2023</b></th><th><b>Año 2023</b></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bloqueo Vía</td><td>19</td><td>10</td></tr> <tr> <td>Marcha</td><td>5</td><td>4</td></tr> <tr> <td><b>Total</b></td><td><b>24</b></td><td><b>14</b></td></tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;"><b>Las razones han sido por hechos ajenos al proyecto</b></td></tr> </tbody> </table>	<b>Comparativo 2023 – 2024, en hechos de protesta</b>			<b>Hechos</b>	<b>Año 2023</b>	<b>Año 2023</b>	Bloqueo Vía	19	10	Marcha	5	4	<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>14</b>	<b>Las razones han sido por hechos ajenos al proyecto</b>			
<b>Comparativo 2023 – 2024, en hechos de protesta</b>																				
<b>Hechos</b>	<b>Año 2023</b>	<b>Año 2023</b>																		
Bloqueo Vía	19	10																		
Marcha	5	4																		
<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>14</b>																		
<b>Las razones han sido por hechos ajenos al proyecto</b>																				

Bogotá D.C., 17 de septiembre de 2024

Doctor

**JAIRO ORLANDO VILLABONA ROBAYO**

Director General

**DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES**

Ciudad



CC1 Nro. Radicado: 22024003428  
Fecha: 2024-09-17 Hora: 16:00:00  
Destinatario: DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES  
Remitente: Vicepresidencia Jurídica  
Folios: 1 Tipo Anexos:  
Usuario Radicador: Luz Castillo

*Ref: inquietudes sobre implementación de documento equivalente por pago de peaje - Resolución No. 00165 del 1 de noviembre de 2023.-*

Respetado director,

De la manera más atenta, en atención a la mesa de trabajo del pasado 10 de septiembre del año en curso, en el marco de los requerimientos contemplados en la Resolución 000165 de 2023 y sus anexos técnicos expedida por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, para la emisión de los Documentos Equivalentes Electrónicos de Peaje, de manera atenta y respetuosa nos dirigimos a usted, atendiendo la gentil recomendación del Doctor Luis Hernando Valero Vásquez, Subdirector de facturación electrónica, quien presidió la citada reunión y ha sido receptivo ante nuestras reiteradas expresiones de preocupación sobre la materia.

Como es de su conocimiento, la resolución de comento establece que los recaudos de peaje sean transmitidos de manera electrónica con sus correspondientes anexos técnicos, requiriendo que los mismos cuenten con las validaciones establecidas por la DIAN, en tiempo real.

Por lo anterior, el gremio que presido pone en consideración de su despacho, las siguientes consideraciones:

1. De conformidad con lo previsto en el Contrato de Concesión suscrito entre las diversas Concesionarias y la Agencia Nacional de Infraestructura (“ANI”), el Concesionario tiene derecho a la remuneración originada en el recaudo de peajes desde el momento de la suscripción del acta de terminación de cada Unidad Funcional y esto no es instantáneo con el recaudo de la tasa de peaje. Esta remuneración se encuentra condicionada a la no objeción y visto bueno del interventor (quien representa a la ANI para estos efectos) en la entrega de las Unidades Funcionales, salvo objeción de la ANI.
2. La Retribución definida en la Parte General de los Contratos de Concesión, establece los factores que determinan el momento en el que se producirá el ingreso para el Concesionario, como remuneración de su labor.
3. El recaudo de Peajes no está disponible inmediatamente para el Concesionario. Este recaudo es consignado en una Subcuenta ANI cuyo beneficiario exclusivo es la ANI, según lo indicado en la Parte General del Contrato de Concesión.
4. La información referente al recaudo de peajes viene siendo suministrada de manera **semanal** a la **ANI** y al **FOSEVI**. Frente a esto, es preciso considerar lo establecido en el parágrafo del artículo 9 del

Decreto Ley 019 de 2012 ARTÍCULO 9, para tenerlo en cuenta y evitarle al Estado Colombiano y al Concesionario un reproceso:

“...PARÁGRAFO. A partir del 1 de enero de 2013, las entidades públicas contarán con los mecanismos para que cuando se esté adelantando una actuación ante la administración y los documentos reposen en otra entidad pública, el solicitante pueda indicar la entidad en la cual reposan para que ella los requiera de manera directa, sin perjuicio que la persona los pueda aportar. Por lo tanto, no se podrán exigir para efectos de trámites y procedimientos el suministro de información que repose en los archivos de otra entidad pública...” Resaltado fuera de texto.

5. La información suministrada a la ANI y al FOSEVI, y que ahora solicita su entidad mediante los requerimientos de la Resolución 000165 de 2023, no es de utilidad para los fines institucionales de la DIAN de control de evasión de impuestos, ni hace aportes en lo que respecta a los cruces de información a terceros, por las siguientes razones:

- 5.1. Si bien el **Oficio Número 100208192-475 del 06 de septiembre de 2024, proferido por la DIAN**, indica que el emisor del Documento Electrónico en Peajes debería ser la Concesionaria, pero para ella este recaudo no constituye un ingreso, debido a que la causación del ingreso en la retribución de los Contratos de Concesión es determinado por el cálculo establecido por el **Artículo 32 del Estatuto Tributario**, que es una regla especial en materia de ingresos, completamente diferente de la regla general.
- 5.2. En lo que se refiere a la información del adquiriente del tiquete y/o pagador del recaudo de peajes, ésta no es posible de obtener *in situ* por la dinámica de la operación de peajes en Colombia.

De igual forma, la identificación del adquiriente no está establecida en los Artículos 19 y 20 de la Resolución 165 de 2023, los cuales hacen referencia a los requisitos comunes y específicos del Documento Equivalente Electrónico de Peajes. Esto es ratificado en el **Oficio número 100153157 - 542 de febrero 09 de 2024**, proferido por la DIAN.

Por lo anterior, la información sobre los recaudos que las concesionarias suministrarían eventualmente a la DIAN no aportaría utilidad frente al control de evasión ni en lo que se refiere a las declaraciones tributarias, ni para el emisor del tiquete ni para el adquiriente.

6. La estructura y planteamiento actual de la Resolución, implica un eventual traslado de tiempos adicionales a los usuarios, debido a que debe esperar a la transmisión y recepción del documento por parte de la DIAN, lo cual generaría retrasos en los tiempos de atención y aumento en filas en peajes y, en consecuencia, se generaría un incumplimiento de los indicadores fijados en los Anexos Técnicos de los Contratos de Concesión, siendo susceptible de sanciones por de la ANI.
7. La ubicación rural de los distintos peajes cuenta con un escaso acceso a la infraestructura de comunicaciones disponible de los distintos proveedores a nivel nacional. Estos servicios de infraestructura en redes cumplen actualmente con las exigencias y/o niveles de servicio previstos en los Contratos de Concesión, indicadores técnicos que nunca han estado orientados a la transmisión de información inmediata como se requiere para la emisión de los Documentos Equivalentes Electrónicos validados por la DIAN, vehículo a vehículo y con el involucramiento del usuario dentro del esquema quien debe recibir un documento electrónico validado por la Entidad.

De este modo, los distintos proyectos de Concesión se han visto obligados a implementar mejoras en la infraestructura de redes para acatar dicho requerimiento. No obstante, se ha buscado cumplir con lo solicitado en la Resolución dentro de las posibilidades contractuales, pero es nuestra responsabilidad indicar que la casuística y particularidades de la atención ininterrumpida en los peajes, lo hacen una labor compleja.

8. Los proyectos de infraestructura han venido presentando serias dificultades de entendimiento en la aplicabilidad y la manera en que se debe implementar el Documento Equivalente Electrónico para los peajes, pasando por varios aspectos:

- a) ¿Quién es el responsable de la emisión del documento electrónico? Toda vez que los Patrimonios Autónomos representan a terceros (Concesiones) a los cuales el Contrato de Concesión les otorga el recaudo de las tasas de peaje, para tenerlas a disposición de la ANI por ser una Subcuenta ANI, de conformidad con los Contratos de Concesión.
- b) ¿Cuál es el NIT que debe incluirse dentro del documento? Esta inquietud es aclarada mediante el **Oficio Número 100208192-475 del 06 de septiembre de 2024**, proferido por la DIAN.
- c) ¿Existe responsabilidad contractual y de transmisión del recaudo de peaje en el evento en que el obligado a pagar la tasa de peaje, no cumpla con la obligación del pago de la tasa de peaje (evasor) o pasa con barrera levantada?

Incluso al momento de realizar los pilotos de pruebas dispuestos por la DIAN, la información resulta incompleta sin estos puntos resueltos, no siendo posible cumplir con el esquema previsto del Anexo Técnico 1.0. De igual manera, imposibilita el despliegue de las instalaciones requeridas en los distintos carriles e incluso ha sido ineficaz la inscripción para la realización de las pruebas dado que sus respuestas han sido fallidas.

Por lo anterior y con base en las consideraciones expuestas, de manera muy respetuosa el gremio que representa propone lo siguiente, en miras de trabajar de forma eficiente con la DIAN:

1. Con el propósito de cumplir con una implementación que sea lo menos traumática para la operación de los peajes y, con ello la consecución de una atención eficiente, eficaz y oportuna a los usuarios y para la DIAN, es de crucial importancia evaluar el plazo de implementación, permitiéndose fijar para el **1 de febrero de 2025**, debido a eventos de alto tráfico como la “semana de receso” establecida entre el **07 y el 13 de octubre**, así como la época de fin de año, la cual inicia desde la primera semana de diciembre hasta después de las celebraciones de reyes magos, **culminando después del 6 de enero de 2025**.

Por lo anterior, resulta inconveniente la salida en vivo de un proyecto con esta magnitud el 01 de octubre de 2024, para lo cual se requiere de un tiempo de pruebas y estabilización razonable, con el fin de evitar contingencias y eventuales perjuicios para los usuarios o para la infraestructura del Concesionario, al haber riesgos de no cumplir con los indicadores técnicos estipulados en los Contratos de Concesión.

2. Teniendo en cuenta que la información solicitada ya está siendo remitida de manera semanal y mensual a la **ANI** y al **FOSEVI**, respetuosamente solicitamos considerar que el envío de la información se realice de manera consolidada, utilizando el insumo que ya se genera para estas dos entidades estatales. Adicional, la opción de transmitir de manera consolidada y semanal se

encuentra establecida para el Documento Soporte para No Obligados a Facturar, en la Resolución 167 de 2021, Artículo 2:

*"...deberán generarse y transmitirse en forma electrónica por parte de los facturadores electrónicos, según lo considere el sujeto obligado de que trata el artículo 3 de esta resolución, así:*

*2.1. Por cada una de las operaciones en las que se adquieran bienes y/o servicios a sujetos no obligados a expedir factura o documento equivalente, o*

*2.2. Por operaciones acumuladas semanalmente que se realicen con un mismo proveedor en las que se adquieran bienes y/o servicios con sujetos no obligados a expedir factura o documento equivalente...".*

Si bien no se trata del mismo documento, permite evidenciar que, para otros documentos electrónicos, se **ha implementado transmisiones unificadas** a opción del obligado.

3. Es de suma importancia considerar los altos flujos vehiculares y las condiciones de operación de los peajes, para evitar caer en operaciones de contingencia.

En consecuencia, reiteramos nuestra solicitud de que se considere un tiempo prudencial para cumplir con la transmisión y validación de los Documentos Equivalentes Electrónicos de Peajes, que requiere de más esfuerzos humanos y técnicos que los fijados en los Contratos de Concesión.

Para lo anterior y teniendo en cuenta las consideraciones mencionadas previamente, sugerimos de igual forma que se evalúe la posibilidad de transmisión en un lapso de 48 horas, con el fin de retirar del esquema al usuario, minimizando el impacto negativo evidenciado en indicadores, tiempos de respuesta, etc.

Otra alternativa es permitir una ventana de tiempo de ocho horas, como se definen los turnos de atención y conciliación de tráficos en los peajes en los Contratos de Concesión, lo cual permitiría reducir la dificultad operativa que implica entrar en protocolos de contingencia. Lo anterior, bajo el entendido de que al usuario se le entregará en su comprobante físico el correspondiente CUDE y QR al momento del pago.

Agradecemos su atención, y quedamos pendientes de su amable respuesta sobre el particular.

Atentamente,



JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER  
Presidente Ejecutivo

VPJ



CÁMARA COLOMBIANA  
DE LA INFRAESTRUCTURA

Bogotá D.C., 24 de septiembre de 2024

Doctor  
**PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS**  
Presidente Comisión Sexta  
**SENADO DE LA REPÚBLICA**  
Ciudad

Doctora  
**ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ**  
Vicepresidenta  
Ciudad

Doctor  
**JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS**  
Secretario  
Ciudad

CCCI  
Nro.Radicado: 22024003432  
Fecha: 2024-09-24 Hora: 11:33:00  
Destinatario: SENADO DE LA REPÚBLICA  
Remitente: Vicepresidencia Jurídica  
Folios: 1 Tipo Anexos:  
Usuario Radicador: Luz Castillo

*Ref.: Consideraciones proyecto de ley 015 de 2023 Senado por la cual se establecen lineamientos para “la política pública en materia de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país”. -*  
Estimados senadores,

De la manera más atenta, sometemos a su consideración las preocupaciones del gremio de la infraestructura respecto del proyecto de ley 015 de 2023S - “*Ley de política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país.*”, que establece en su artículo quinto, la obligación en cabeza del Invías, la ANI, las autoridades ambientales y demás instituciones que intervienen en el proceso de contratación de obras de infraestructura vial, de implementar medidas de protección a vida de la fauna silvestre, en los respectivos tramos carreteros de cada proyecto.

En efecto, el respectivo artículo señala:

*“ARTÍCULO 5. INFRAESTRUCTURA PARA LA PROTECCIÓN DE LA VIDA ANIMAL. La Agencia Nacional de Infraestructura, INVÍAS, las autoridades ambientales y demás instituciones que intervienen en el proceso de contratación de obras de infraestructura vial en el país garantizarán la existencia de lineamientos técnicos y compromisos por parte de los concesionarios viales, relacionados con el establecimiento de medidas de protección a vida de la fauna silvestre, proceso que podrá incluir entre otras la construcción de senderos elevados, túneles, elevación*

*de vías u obras similares destinadas a la protección de la vida animal, así como puntos de atención a animales víctimas de atropellamiento, en el tramo vial objeto de concesión.*

*Parágrafo. En todos los casos el mantenimiento de la infraestructura vial para la protección de la vida animal estará a cargo de los concesionarios de la vía donde se encuentre ubicada dicha obra.*

*Parágrafo transitorio. Los concesionarios que en la actualidad estén desarrollando proyectos de infraestructura vial deberá asumir el mantenimiento de las obras que el Estado realice con el fin de garantizar la preservación de la vida Animal, o en desarrollo de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país".*

Al respecto, si bien en el artículo quinto del proyecto de ley se definió la obligación de las entidades estatales de establecer lineamientos técnicos y asumir compromisos con los concesionarios viales, relacionados con "*la construcción de senderos elevados, túneles, elevación de vías u obras similares destinadas a la protección de la vida animal, así como puntos de atención a animales víctimas de atropellamiento, en el tramo vial objeto de concesión*", la norma no es clara respecto de la fuente de financiación de estas intervenciones, ni de las construcciones requeridas para efectos de desarrollar la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías concesionadas.

En el mismo sentido, se evidencia que el artículo citado no es preciso al establecer que el mantenimiento posterior de las obras de protección de la fauna se encuentra a cargo de los concesionarios ya que, al no existir claridad respecto de la financiación de estas intervenciones, la imposición de este mandato conllevará a la asunción de sobrecostos que terminarán por impactar el equilibrio económico y financiero de los respectivos contratos de concesión. Lo anterior sumado a que la norma de comento no contempla un periodo de transición para la implementación en los proyectos carreteros de primera generación, los cuales no cuentan con adiciones a sus presupuestos y se encuentran en la etapa final del proceso de operación y mantenimiento.

Finalmente, resulta pertinente señalar que en los contratos de concesión a cargo de la ANI ya se contempla la construcción de pasos de fauna en las vías concesionadas, por lo que no sería necesaria la inclusión del referido artículo quinto. En efecto, la Agencia ANI ha manifestado en memorando 20226050193 del 1 de junio de 2022 que, con corte a 2021, se han efectuado un aproximado de 217 pasos de fauna, en los proyectos carreteros a cargo de dicha Entidad, dentro de los cuales se incluyen en el cálculo obras de drenaje adaptadas para el paso de fauna.

Así mismo, en dicho documento se indicó que se espera contar con la construcción de un total de 678 pasos de fauna adicionales, en el desarrollo de los tramos viales en

ejecución. Con todo lo anterior se espera que la implementación de los pasos de fauna descritos favorezca la disminución de eventos de atropellamiento en las carreteras concesionadas.

Es por ello honorables senadores, que de la manera más atenta solicitamos eliminar esta disposición del proyecto de ley que tiene por objeto implementar medidas de protección a vida de la fauna silvestre, en los respectivos tramos carreteros de cada proyecto.

Con todo comedimiento,



**JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER**  
Presidente Ejecutivo

VJ

Copia: Dra. María Constanza García Alicastro – ministra de Transporte.



CÁMARA COLOMBIANA  
DE LA INFRAESTRUCTURA

Bogotá D.C., 26 de septiembre de 2024

CCCI Nro.Radicado: 22024003434

Fecha: 2024-09-26 Hora: 10:13:00  
Destinatario: CAMARA DE REPRESENTANTES CONGRESO DE LA REPUBLICA DE  
Remitente: Vicepresidencia Jurídica  
Folios: 1 Tipo Anexos:  
Usuario Radicador: Luz Castillo

Honorable Representante  
**GERARDO YEPES CARO**  
Presidente  
**Comisión Séptima de la Cámara de Representantes**

Honorable Representante  
**JUAN CAMILO LONDOÑO BARRERA**  
Vicepresidente  
**Comisión Séptima de la Cámara de Representantes**

Honorable Representante  
**RICARDO ALFONSO ALBORNOZ BARRETO**  
Secretario  
**Comisión Séptima de la Cámara de Representantes**

Honorable Representante  
**MARÍA FERNANDA CARRASCAL**  
Representante  
**Comisión Séptima de la Cámara de Representantes**

*Ref: Comentarios y observaciones al Proyecto de ley "Por medio del cual se modifica parcialmente normas laborales y se adopta una reforma laboral para el trabajo decente y digno en Colombia". -*

Respetados parlamentarios,

En atención al proyecto de ley del asunto, nos permitimos, respetuosamente, someter a su consideración las observaciones del gremio sobre la iniciativa legislativa, las cuales radican sobre los siguientes aspectos:

Si bien en el artículo 10 propuesto se regula la estabilidad laboral reforzada, no debe perderse de vista que sobre esta materia, especialmente en lo relacionado con la protección a la maternidad y paternidad, actualmente la legislación cuenta con norma expresa que establece reglas y consideraciones claras y completas las cuales, respetuosamente se recomienda, mantener vigentes dada su integralidad.

La propuesta normativa, a su turno, integra el fuero de pre pensión y establece que el retiro de los trabajadores que ostenten esta condición requerirá tramitar y contar con autorización del inspector de trabajo; sin embargo, vale la pena recordar que de conformidad con la jurisprudencia que sobre el particular se ha proferido, dicha autorización solo aplica para despidos sin justa causa, interpretación que ha permitido concluir que la finalización de los contratos de pre pensionados procede cuando hay justa causa o cuando se materializan las causales del artículo 61 del Código Sustantivo de Trabajo, sin que esto se considere como una decisión arbitraria o contraria a los derechos de los trabajadores.

Ahora bien, en el texto propuesto no se desarrolla el fuero de salud, cuyo contenido y materialización deviene realmente esencial en la actualidad, puesto que el ordenamiento jurídico carece de una regulación sobre el particular que determine cómo se maneja, en qué casos se presenta, qué requisitos y reglas deben cumplirse para tramitar de forma exitosa el trámite ante el Ministerio de Trabajo.

Por su parte, en el artículo 14 del texto propuesto, modificatorio del artículo 161 del Código Sustantivo de Trabajo, se retoman aspectos actualmente derogados, como lo son aquellos relacionados con la exoneración con la que cuentan los empleadores, contenida en el artículo 6 de la Ley 2101 de 2021, de otorgar el día de la familia y la jornada semanal de formación y recreación de la Ley 50 de 1990, como medida de equilibrio entre las partes, dada la carga injustificada que para el empleador representa reducir la jornada manteniendo sus costos.

No obstante lo anterior y sin tener en cuenta la finalidad y el sentido de la exoneración mencionada, el proyecto de ley incorpora, nuevamente, la obligación de otorgar estos espacios, independientemente de la reducción de la jornada laboral, medida que puede impactar negativamente el desarrollo, crecimiento y estabilidad de la industria y la empleabilidad por lo que se propone, de manera atenta, mantener la redacción actual sobre la materia.

El artículo 18 del proyecto de ley, en el que se propone regular las licencias, establece el otorgamiento de licencia a favor del empleado para acudir a citas médicas programadas o de urgencia, incluido los casos *“de menstruaciones incapacitantes dismenorreas o cuadros de tensión abdominal por la menstruación, asociados a endometriosis ya diagnosticada”*. Al respecto sugerimos limitar el número de licencias a otorgar por un periodo determinado, bien sea anual o mensual, de forma tal que el empleador cuente con la capacidad de ejercer un control sobre el tratamiento de la medida.

El artículo 45 propuesto, a través del cual se modifica el artículo 34 del Código Sustantivo de Trabajo, establece como requisito para la subcontratación y solidaridad correspondiente que el tercero cuente con una estructura empresarial propia, escenario que obstaculiza la vinculación de personas naturales a través de contratos por prestación de servicios, medida

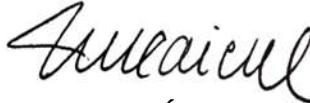
que eventualmente puede generar escenarios de discriminación injustificada, al no tener en cuenta que en la práctica actual existe un gran número de prestadores de servicios como persona natural, que realmente cumplen con los requisitos de autonomía e independencia requeridos para el desarrollo de esta clase de contratos.

Por último, el numeral 17 del artículo 51 del proyecto de ley impone la obligación de vincular al menos 1 trabajador con discapacidad por 100 empleados. Sin embargo, consideramos que, dada la amplia redacción de la propuesta, la aplicación de la medida puede presentar dificultades comoquiera que no se evidencia norma alguna que determine el control y manejo que se deba efectuar sobre el fuero de salud de este personal, así como tampoco disposiciones que indiquen las condiciones de cumplimiento de la obligación de cara al ejercicio de actividades de naturaleza temporal que ostentan ciertos negocios.

Así las cosas, consideramos valioso tener en cuenta las observaciones presentadas en párrafos precedentes con el fin de que se realicen los cambios y ajustes que en su criterio estimen necesarios.

Quedamos atentos a su amable respuesta.

Atentamente,



**JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER**  
Presidente Ejecutivo

VPJ/MCPP

Bogotá, 27 de septiembre de 2024

CCCI  
Nro. Radicado: 22024003436  
Fecha: 2024-09-27 Hora: 16:46:00  
Destinatario: MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO  
Remitente: Vicepresidencia Jurídica  
Folios: 1 Tipo Anexos:  
Usuario Radicador: Luz Castillo

Doctor  
**RICARDO BONILLA GONZÁLEZ**  
Ministro de Hacienda y Crédito Público  
Ciudad

Doctor  
**OMAR ANDRES CAMACHO MORALES**  
Ministro de minas y energía  
Ciudad

*Ref.: Medidas de mitigación por los mayores derivados del incremento en los precios de los combustibles. -*

Respetados Ministros:

De la manera más atenta, en nombre del gremio de la infraestructura, nos dirigimos a sus despachos con el propósito de poner en su conocimiento una problemática que se ha venido identificando en la ejecución de contratos de obra pública, particularmente, relacionado con los mayores costos derivados de los incrementos en los precios de los combustibles.

Sobre este particular, y como ha sido informado por el Gobierno nacional, la actual política pública tiene por finalidad incrementar los precios de los combustibles, entre ellos el ACPM, con el objeto de reducir el déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles. Esta medida ha afectado especialmente los costos de ejecución de los contratos de obra pública, en los que no fue posible prever, al momento de elaboración de la oferta, los incrementos que se vienen realizando y la incidencia de estos en los costos de la logística y en la operación de los equipos disponibles para ejecutar las intervenciones.

En este contexto, resulta prioritario adoptar una medida que mitigue los impactos que viene ocasionando en los contratos de obra los incrementos decretados por el Gobierno en el precio del ACPM. Para este efecto, sugerimos como alternativa de solución establecer en la reglamentación una regulación transitoria que permita suministrar el ACPM a los contratos firmados antes de la entrada en vigor de dichos decretos, aplicando los precios vigentes antes del incremento decretado.



Agradecemos señores Ministros, analizar esta posibilidad o cualquier otra que permita dar sostenibilidad a las actividades de obras públicas, motor de las inversiones de las compras públicas en cumplimiento de los fines esenciales del Estado. De igual forma, acudimos a sus buenos oficios para que se analice la propuesta formulada en comunicación del pasado 24 de julio de 2024 con radicado CCI 22024003330.

En nuestra respetuosa consideración, estas medidas transitorias salvaguardarían el equilibrio económico de los contratos y garantizaría el desarrollo adecuado de los proyectos en su etapa de ejecución. De esta manera, también se evitarán controversias contractuales y eventuales litigios que causen contingencias para las entidades contratantes.

Cordialmente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Juan Martín Caicedo Ferrer".

**JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER**  
Presidente Ejecutivo

VJ/EO

Bogotá D.C., 7 de octubre de 2024

Doctora  
**LUZ ADRIANA CAMARGO GARZÓN**  
Fiscal General  
**FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN**  
Ciudad

CCCI Nro. Radicado: 22024003464  
Fecha: 2024-10-08 Hora: 15:37:00  
Destinatario: ENTIDADES AMIGAS  
Remitente: Vicepresidencia Jurídica  
Folios: 1 Tipo Anexos:  
Usuario Radicador: Luz Castillo

*Ref.: Solicitud mesa de trabajo: Investigación de eventuales actividades delictivas en las estaciones de peaje concesionadas.-*

Respetada señora Fiscal General,

Desde la Cámara Colombiana de Infraestructura queremos hacer un reconocimiento de la invaluable gestión que adelanta la Fiscalía General de la Nación, bajo su liderazgo, en las investigaciones y actuaciones judiciales con el fin de garantizar los derechos fundamentales y libertades constitucionales en el país.

De manera más atenta queremos poner en conocimiento de su despacho algunos preocupantes hechos, eventualmente delictivos, que se están presentando en diferentes estaciones de peajes del país, traducidos en bloqueos y vandalización de la infraestructura, así como agresiones al personal que trabaja en las estaciones, mayoritariamente mujeres madres cabeza de familia, en algunos casos, en ataques a la fuerza pública.

En efecto, estas acciones pueden constituirse en las actividades delictivas de daño en bien ajeno, así como la obstrucción de vías públicas que afectan el orden público<sup>1</sup>, constreñimiento ilegal, y violación de la libertad del trabajo debidamente tipificados en el código penal colombiano (Arts. 265, 353A, 182, 353, C.P), entre otros. A continuación, nos remitimos al detalle de las estaciones de peaje afectadas:

- **Estación de peaje La Libertad:** se encuentra ubicada en el corredor que conduce de la ciudad de Villavicencio al municipio de Puerto López. Desde el pasado 6 de agosto de 2024 hasta la fecha, se han presentado distintos comportamientos delictivos en contra de los derechos de los trabajadores de la concesión en el peaje La Libertad y de la comunidad en general. Estas acciones se concretan en bloqueos en la vía, el constreñimiento a los usuarios para impedir el pago de las tarifas de peaje, el bloqueo de las cámaras de videovigilancia instalados por la concesionaria, e incluso la

<sup>1</sup> Tal y como lo han reconocido el Ministerio de Transporte, el Ministerio del Interior y el Ministerio de Defensa en comunicado de prensa del 23 de septiembre de 2024 (adjunto)

instalación de una valla y carpas que realizan el cobro irregular de un aporte “voluntario” a los vehículos que transitan por la vía.

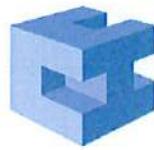
Como consecuencia de estos actos ilícitos, se han generado las millonarias afectaciones económicas en el recaudo en la estación del peaje La Libertad que día a día continúan aumentando y que a la fecha superan más de \$3.266.000.474.300, según lo reportado por la Concesión Vial de los Llanos S.A.S.

- **Estación de peaje Ocoa:** se encuentra ubicada en la vía que conduce de Villavicencio a Acacías. Según la información reportada por la concesión Vial de los Llanos S.A.S., desde el 7 de agosto de 2024, un número plural de personas lideradas por el ciudadano ARLEY FERNANDO GÓMEZ HERNÁNDEZ vienen haciendo presencia en dicho peaje, desempeñando actos de agresiones físicas y verbales en contra de los usuarios del peaje y de los funcionarios de la concesionaria.

Dentro de las modalidades delictivas se evidencia el constreñimiento de los usuarios de la vía para impedir el pago de las tarifas, manipulación ilegal del sistema de control vehicular y violencia verbal y física en contra de los usuarios de peaje y sus vehículos, entre otros. Las perdidas patrimoniales reportadas por la concesionaria, con ocasión de este actuar delictivo, superan los \$80.000.000.

- **Estación de peaje Puente Amarillo:** se encuentra ubicada en la vía que conduce de Villavicencio a Cumaryl. Según la información suministrada por la Concesionaria Vial del Oriente S.A.S., el día 13 de julio de 2024, en horas de la mañana, un aproximado de 250 a 300 personas, acudieron a la estación de peaje Puente Amarillo y, de manera arbitraria, bloquearon los carriles 1 y 4 y levantaron las talanqueras de los carriles 2 y 3 permitiendo el paso de los vehículos sin cancelar la tasa de peaje. Dentro de las acciones irregulares, se presentó la intimidación al personal del peaje, por medio de manifestaciones irrespetuosas y temerarias, obstrucción de las cámaras, levantamiento de las barreras y daños a los cables de las cámaras panorámicas para evitar el registro, así como las cámaras de conteo de tráfico y dispositivos de seguridad vial. Dicha situación se repitió nuevamente entre el 2 y 4 de agosto, fechas en las cuales se impidió el pago de las tarifas de peaje.

En adición a lo anterior, informa la Concesionaria que los organizadores del bloqueo captaron dinero de los usuarios de la vía con la supuesta connotación de aportes “voluntarios”, sin el respaldo jurídico necesario para estas actividades. En consecuencia, la Concesionaria Vial del Oriente S.A.S. reporta que los daños ocasionados ascienden a la suma de \$4.480.254.100 por concepto de evasión al pago de la tasa de peaje. Este valor sin perjuicio de los costos asociados a los daños de los elementos de la seguridad vial, a la estación de peaje vandalizada, el transporte de material para obras de rehabilitación de la infraestructura y los costos asociados al personal administrativo de la estación de peaje.



- **Estación de peaje Turbaco:** se encuentra ubicada en el trayecto Cartagena – Turbaco. Según la información reportada la Concesionaria Autopistas del Caribe S.A.S., Desde la fecha de inicio del Contrato de Concesión No. 002 de 2021, (20 de octubre de 2021) se han presentado distintas manifestaciones en las estaciones de peajes en el corredor de carga Cartagena-Barranquilla, a manos de los miembros del Comité “No Más Peaje”, las cuales han implicado el levantamiento de las talanqueras, evasión del pago de las tarifas de peaje y daños en contra de la infraestructura. Estas situaciones han conllevado a la suspensión del cobro de las tasas de peaje en la estación de Turbaco en distintas ocasiones.

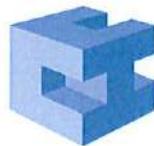
Así pues, pese a que el 18 de mayo de 2024 se reanudó el cobro en esta estación de peaje, tras el vencimiento de los términos fijados para la suspensión ordenada en la Resolución del Ministerio de transporte No. 20244304005795 del 15 de febrero de 2024, manifestantes identificados como los miembros del comité No Más Peaje y terceros indeterminados, obstruyeron la ruta Nacional 90BLB y levantaron las talanqueras de la Estación de Peaje Turbaco generando la evasión del pago de las tasas, dañando bienes de uso público y amenazando a los empleados de la Concesión. Estas actividades ilícitas se efectuaron en presencia de miembros de la Policía Nacional y se viene replicando en otras estaciones del Proyecto Autopistas del Caribe.

- **Estación de peaje Papiros:** se encuentra ubicada en la vía que comunica a Barranquilla con Cartagena. Dando aplicación a lo previsto en la resolución No. 20243040036035 del 1 de septiembre de 2024, del Ministerio de Transporte en la cual se ordenó la reanudación del cobro de las tarifas de peaje en esta caseta a partir del 2 de septiembre, el Comité no más peaje instauró una protesta en contra del cobro, exigiendo el desmonte del peaje.

Estas protestas continuaron entre el 2 al 22 de septiembre, derivando en conductas delictivas que afectaron el patrimonio del Estado y la administración pública, además de poner en riesgo la integridad de los trabajadores de la estación. El 3 de septiembre, los manifestantes bloquearon la vía principal y levantaron las talanqueras, impidiendo el pago del peaje. El 4 de septiembre, amenazaron a los trabajadores de la Concesión, interpretando el cobro como una “provocación directa”.

El 16 de septiembre, instalaron cadenas en las talanqueras y continuaron con acciones violentas. El 19 de septiembre, manipularon las cámaras de vigilancia para evitar su funcionamiento. El 21 de septiembre, intimidaron a los trabajadores y dañaron las cámaras de vigilancia. Por todo lo anterior, el recaudo de la tasa ha sido frecuentemente interrumpido e incluso impedido por completo, en las fechas previstas, afectando la función pública que ejerce la Concesión Costera Cartagena Barranquilla S.A.S.

Sobre el particular, queremos resaltar que los peajes concesionados en Colombia, a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), constituyen una de las principales fuentes de financiamiento de los proyectos carreteros, de conformidad con lo previsto en el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, gracias a los cuales se financia la construcción de vías nuevas y variantes,



CÁMARA COLOMBIANA  
DE LA INFRAESTRUCTURA

así como la rehabilitación, operación y mantenimiento de las vías existentes que permiten garantizar la conectividad del país.

En este orden, el impacto en la operación y correcto funcionamiento de las estaciones de peaje genera costos altísimos para el Estado, debido a que el menor recaudo derivado de estas acciones delictivas, sumado a los daños en la infraestructura, ocasionan perjuicios que producen el desequilibrio económico de los contratos de concesión e inclusive, amenazan con la terminación anticipada de proyectos por su inviabilidad financiera. Ambos escenarios acarrean litigios cuantiosos para la Nación y en el ultimo escenario, liquidaciones millonarias sin la culminación de las obras e intervenciones contratadas.

Es por lo anterior respetada señora Fiscal que, atendiendo a la disponibilidad de su agenda, amablemente sugerimos llevar a cabo una reunión de trabajo en la fecha y hora que amablemente nos indique su despacho, para presentar en detalle las circunstancias expuestas en esta comunicación.

Quedamos atentos a su amable respuesta, y agradecemos de antemano la disposición de la entidad sobre este particular.

JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER  
Presidente Ejecutivo

Anexos:

- Comunicado a la Opinión Pública del 23 de septiembre de 2024

Copia: María Constanza García. Ministra de Transporte  
Francisco Ospina. Presidente Agencia Nacional de Infraestructura

VJ



Bogotá D.C., 10 de octubre de 2024



Nro. Radicado: 22024003467

CCCI  
Fecha: 2024-10-10 Hora: 11:23:00  
Destinatario: CAMARA DE REPRESENTANTES CONGRESO DE LA REPUBLICA DE  
Remitente: Vicepresidencia Jurídica  
Folios: 1 Tipo Anexos:  
Usuario Radicador: Luz Castillo

Honorable Representante  
**HERNANDO GONZÁLEZ**  
Presidente  
**Comisión sexta de la Cámara de Representantes**

Honorable Representante  
**SUSANA GÓMEZ CASTAÑO**  
Vicepresidente  
**Comisión sexta de la Cámara de Representantes**

Honorable Representante  
**RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN**  
Secretario  
**Comisión sexta de la Cámara de Representantes**

*Ref.: Eventuales impactos del P.L. 008 de 2024C, por medio de la cual se establecen parámetros para reducir el valor de las tasas y tarifas de los peajes y se dictan otras disposiciones. -*

Respetados parlamentarios,

De la manera más atenta, por medio de la presente comunicación sometemos a su consideración las observaciones y preocupaciones del gremio de la infraestructura respecto del proyecto de ley 008 de 2024 de la Cámara, *"por medio de la cual se establecen parámetros para reducir el valor de las tasas y tarifas de los peajes y se dictan otras disposiciones"*; iniciativa que tiene por alcance, entre otras cosas, la reducción del valor de las tasas y tarifas de los peajes ubicados en la infraestructura de transporte, en los casos en los que las vías no se encuentren habilitadas al 100% o se encuentren en mal estado.

Desde el gremio hemos insistido que la normatividad que regula las concesiones y los peajes ha sido objeto de propuestas modificatorias a través varias iniciativas legislativas, entre ellas: (1) Proyecto de ley 103 de 2024C, *"Por medio del cual se modifica la ley 105 de 1993 y se estructura tarifa diferencial en los peajes de la infraestructura de transporte"*; 2) Proyecto de ley 185 de 2024C, *"Por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se establece una tarifa diferencial en la estación de peajes de los municipios de los departamentos de la región Caribe, en días domingos y festivos"*; (3) Proyecto de ley 127 de 2023S, *"Por medio del cual se fortalecen las estaciones de peajes en su operación, tarifas y se imparten otras directrices"*.

En caso de que una o todas las iniciativas antes referidas sean sancionadas como leyes de la república, la afectación sobre el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura de transporte será estructural, habida cuenta que las tarifas de peaje constituyen una de las fuentes de ingreso y pago de la financiación más importante para hacer posible la construcción y conservación de la red vial y demás estructuras que la conforman.

De otra parte, resulta preocupante, en términos de seguridad jurídica y confianza inversionista, el trámite de iniciativas legislativas que tienen por finalidad modificar el marco jurídico bajo el cual se celebraron los contratos de concesión y las Asociaciones Público-Privada en el país.

A continuación, presentamos las consideraciones del gremio sobre la iniciativa legislativa referenciada en el asunto.

### 1. Bondades del recaudo de peaje en el desarrollo de la infraestructura de transporte

Respetados representantes, en aras de aportar al debate de la iniciativa legislativa, en este primer numeral abordaremos, de una parte, el contexto en el que se ha desarrollado la infraestructura en los últimos cincuenta años, y de otra, el papel decisivo que han tenido los peajes y la participación privada en la construcción y mantenimiento de las vías nacionales en nuestro país. Valga aclarar, que las siguientes consideraciones se elaboraron a partir de los documentos de política pública expedidos por el CONPES desde los años sesenta.

A finales del siglo pasado, una de las mayores preocupaciones del Gobierno nacional en torno a la infraestructura de transporte fue el evidente atraso del país en la construcción de sistemas viales que permitieran la conectividad de las regiones y promovieran la competitividad de Colombia en los mercados internacionales. Muestra de lo anterior, son las consideraciones y conclusiones plasmadas en los CONPES 255, 550, 2338, 2522, 2561, 2597, 2686, 2691, entre otros, los cuales dan fe de las deliberaciones del Consejo sobre tres situaciones particulares (i) la notoriedad del atraso de las carreteras; (ii) las dificultades de nuestra geografía para el desarrollo de las infraestructuras; y (iii) los cursos de acción del poder ejecutivo para cerrar la brecha en materia de vías.

En varios de los documentos antes mencionados se abordaron las preocupaciones referidas previamente, por lo que transcribiremos las partes pertinentes de los CONPES que dan cuenta de esta realidad:

- (i) En los CONPES 2522 y 2686, el Consejo de Política Económica plasmó sus inquietudes por la creciente presión fiscal que estaba ejerciendo el mantenimiento de las vías sobre el tesoro público del Gobierno nacional:

- En el CONPES 2522 se estableció la baja capacidad de inversión del Ministerio de Transporte para atender la creciente demanda de infraestructura vial:

*“(...) Esto indujo un aumento en las demandas regionales hacia el nivel central. Hoy existen cerca de 1500 leyes de nacionalización de vías. Esta situación obligó a atomizar aún más los recursos y a mantener una excesiva planta de personal para el mantenimiento de las carreteras.*

*(...)*

***La capacidad de inversión del Ministerio de obras se ve afectada por el manejo de los recursos realizado por la Tesorería General de la Nación. El Fondo Vial Nacional y Caminos Vecinales sufren los efectos de las medidas macroeconómicas, lo cual ha perjudicado y retrasado la ejecución de los proyectos.***

***El rezago presupuestal, o sea la diferencia entre las apropiaciones y los pagos efectivos, ha hecho que los contratistas deban financiar las obras mientras reciben el pago de tesorería. Estos retrasos elevan el costo de los proyectos y dificultan el cumplimiento de las metas.*** (negrilla nuestra).

- En el CONPES 2686 se insistió en la necesidad de encontrar otras fuentes de financiación para la construcción de la infraestructura vial, y de esta manera atender la creciente demanda en materia de vías:

*"Actualmente la red vial a cargo de la Nación tiene una longitud de 26.500 Km, de los cuales cerca del 65% requiere de algún nivel de rehabilitación. El Gobierno Nacional ha venido realizando inversiones en rehabilitación y mantenimiento del orden de US \$100 millones por año. Sin embargo esto no ha sido suficiente, ya que el costo de las labores para la recuperación total de red asciende a irnos (sic) US \$850 millones, lo cual representa 1.5 veces el presupuesto del Instituto Nacional de Vías de la vigencia fiscal de 1993. De otra parte, los incrementos acelerados en los niveles de tráfico ocasionados por la apertura económica han generado nuevas necesidades de construcción y ampliación en las principales vías de comercio exterior y en las zonas de influencia de las áreas urbanas."*

***Se han presentado limitaciones técnicas y financiera para responder a estas demandas.*** Por un lado, la lentitud e ineficiencia del sector público en la ejecución directa de las obras, y por otros, la insuficiencia de disponibilidad presupuestal. Adicionalmente, sólo se ha llevado a cabo parcialmente una política de cargos a los usuarios con el fin de recuperar los costos. Para solucionar estos problemas, el Gobierno ha emprendido un programa de concesiones, con la participación del sector privado en la financiación y ejecución de las labores de construcción, rehabilitación y mantenimiento de las vías estratégicas" (negrilla nuestra).

- (ii) Por su parte los CONPES 56 de 1968, 255 de 1969 y 2522 de 1991 plantearon las dificultades que enfrentaron los Gobiernos para acometer las obras de infraestructura en el país. Respecto a lo anterior, los referidos documentos enfatizaron en las dificultades de la geografía colombiana:

- En el CONPES 56 de 1968 se expresaron los alcances de la regionalización, los efectos de la geografía sobre ese proceso y la incidencia de estos aspectos en la cantidad de vías disponibles:

*"La regionalización tiene la gran ventaja de que permite establecer diferencias entre los distintos lugares, diferencias que, como se anotó atrás, no sólo están en el aspecto geográfico sino en las características del suelo, del régimen de aguas, del piso térmico y de la vegetación. Tales diferencias han determinado, regionalmente, un menor o mayor poblamiento, un menor o mayor desarrollo e intensidad en el aprovechamiento de los recursos naturales y, como consecuencia de todo eso, una menor o mayor abundancia de vías de comunicación"* (negrilla nuestra).

"...)

	<u>Habitantes por Km<sup>2</sup></u>
Andina Oriental	52.8
Andina Occidental	55.0

<i>Caribe</i>	71.7
<i>Valle del Magdalena</i>	28.4
<i>Pacífico</i>	3.9

*En las tres primeras regiones se reparte el 95.8 por ciento de la población, siendo prominente dentro de dicho porcentaje el peso que reciben las regiones Andinas, equivalente al 70.9 por ciento.” (negrilla nuestra).*

- En el CONPES 255 se analizaron las alternativas de solución para un sector de las vías en el sur del país, con el objetivo de financiar su construcción a través de un crédito externo. Este instrumento resaltó, entre otros, las problemáticas ligadas a la condición del suelo:

*“Existen algunas dudas técnicas y económicas respecto a la alternativa propuesta por el Ministerio. La región entre Popayán y Pasto es de origen volcánico reciente, y salvo los valles aluviales del río Patía se caracteriza por la inestabilidad de sus formaciones – geológicas.*

*No obstante ninguno de los estudios conocidos por el Departamento, ni la solicitud de financiamiento contienen consideraciones ni mapas geológicos sobre la región. El país conoce ejemplos costosos y de difícil solución como la carretera Bucaramanga – Barrancabermeja debidos a deficiente (sic) geológico de la región” (negrilla nuestra).*

- De otro lado, en el CONPES 2522 de 1991 se reiteró lo consignado en los anteriores documentos:

#### ***A. Características Físicas y Operativas***

*... De acuerdo con el diseño y trazado, el 47% del sistema vial recorre terreno montañoso y escarpado, el 34% terreno plano y el 19% ondulado. Por la dificultad del terreno, las vías de la red troncal con altísimo tráfico tienen especificaciones correspondientes a vías de segundo orden. Una misma troncal está constituida por tramos con diferentes condiciones de diseño”.*

- (iii) Sin embargo, el CONPES 2522 ilustró sobre la crisis que afrontaría el país en el caso de que no se adopten las estrategias o cursos de acción para superar el atraso en infraestructura<sup>1</sup>, lo cual constituye una radiografía de lo que acontecía a principios de los años 90:

*“Los departamentos y municipios han adelantado la construcción y mantenimiento de apenas cerca de la mitad de las vías regionales. Como consecuencia, el fortalecimiento del*

---

<sup>1</sup> CONPES 2597 DE 1992

*“Ante la escasez de recursos públicos y teniendo en cuenta la necesidad de apoyar la política de apertura, el Gobierno ha iniciado la búsqueda de recursos complementarios para la ejecución de aquellas obras con alta demanda y mayores índices de congestión. El contrato de obra pública por el sistema de concesión es un mecanismo exitoso para atraer recursos adicionales para la construcción de vías. En este esquema, los concesionarios privados realizan la inversión y explotan las obras cobrando por su uso. El país requiere de grandes inversiones en infraestructura vial para fortalecer el proceso de apertura que ha puesto en marcha el presente gobierno. Para apoyar las inversiones del Plan Vial de la Apertura el gobierno ha establecido la importancia de concentrar la acción del gobierno central en vías de carácter nacional y descentralizar la ejecución de las vías regionales.” (negrilla fuera de texto)*

centralismo tuvo una doble expresión. De una parte se debilitaron técnica, financiera y administrativamente los entes locales ejecutores de obras y las regiones desatendieron el desarrollo de las vías que les correspondía (...) Esto indujo un aumento en las demandas regionales hacia el nivel central. Hoy existen cerca de 1500 leyes de nacionalización de vías. Esta situación obligó a atomizar aún más los recursos y a mantener una excesiva planta de personal para el mantenimiento de las carreteras.

(...)

### **III. Situación actual**

*El Ministerio de Obras atiende cerca de 56 mil kilómetros. El Fondo Vial Nacional tiene a su cargo la red troncal y el 55% de la red secundaria (20 mil Km). Por su parte, Caminos Vecinales atiende el 52% de los caminos de penetración (30 mil KM) y el resto está a cargo de los departamentos y municipios.*

#### **A. Características Físicas y Operativas**

*La localización en la zona Andina de los principales centros de producción y consumo, unida a la compleja topografía del país, definieron un sistema de carreteras con características difíciles. De acuerdo con el diseño y trazado, el 47% del sistema vial recorre terreno montañoso y escarpado, el 34% terreno plano y el 19% ondulado. Por la dificultad del terreno, las vías de la red troncal con altísimo tráfico tienen especificaciones correspondientes a vías de segundo orden. Una misma troncal está constituida por tramos con diferentes condiciones de diseño.*

(...)

#### **B. Aspectos institucionales y administrativos**

*(...) En 1990 se pagó a las microempresas cerca de \$210.000 por kilómetro mantenido, equivalentes a una cuarta parte del costo de su ejecución directa por los Distritos. Las microempresas habrían inducido un ahorro sustancial de costos si lo Distritos hubieran descontado estas actividades de su presupuesto, pero no lo han hecho.*

*(...) Internamente dentro del Ministerio de Obras, existe una gran dispersión de las responsabilidades y una duplicidad frecuente de esfuerzos. No existe coordinación entre las diferentes dependencias, lo cual obstaculiza su gestión. Los sistemas contables son deficientes y los control de los proyectos escasos.*

*(...) La capacidad de inversión del Ministerio de obras se ve afectada por el manejo de los recursos realizado por la Tesorería General de la Nación. El Fondo Vial Nacional y Caminos Vecinales sufren los efectos de las medidas macroeconómicas, lo cual ha perjudicado y retrasado la ejecución de los proyectos.*

*El rezago presupuestal, o sea la diferencia entre las apropiaciones y los pagos efectivos, ha hecho que los contratistas deban financiar las obras mientras reciben el pago de tesorería. Estos retrasos elevan el costo de los proyectos y dificultan el cumplimiento de las metas.*

### **C. Fuentes y Usos (sic) de los Recursos (sic) del MOPT**

*El Ministerio de Obras Públicas y Transporte paga la inversión en carreteras, el servicio de la deuda y parte importante de su funcionamiento con recursos del impuesto a los combustibles, recaudo de peaje, crédito externo y, en menor escala, con otros aportes provenientes de convenios y cofinanciación.*

*(...) Las limitaciones han conducido a una gran ineficiencia en la ejecución de los proyectos. El Fondo Vial Nacional se encuentra adelantando 122 proyectos a través de 193 contratos de obra y 120 de interventoría, cuyo costo estimado para ser terminados es de aproximadamente US \$700 millones. Aun sin iniciar nuevos proyectos, como el país lo requiere, una buena fracción de estos no se concluirían en el presente siglo"* (negrilla nuestra)

Ahora bien, a partir de los referidos documentos CONPES, instrumentos oficiales de política pública, se obtienen algunos números apreciables que evidencian la importancia de los peajes y de la participación privada en la construcción de la infraestructura, una tarea que demanda grandes flujos de capital:

- (i) En el año de 1914, según el CONPES 2522, el inventario de carreteras disponibles ascendía a 600 km, pero no se observan distinciones respecto del tipo de vía y la calidad de estas (pavimentadas o vías en afirmado):

*"Al comienzo del presente siglo, los caminos de herradura, los ferrocarriles y la navegación fluvial eran aún los principales medios de transporte. En 1905, siendo presidente el General Rafael Reyes, se creó el Ministerio de Obras Públicas, el cual expidió las normas para la construcción de las primeras carreteras nacionales. En 1914 se contaba ya con cerca de 600 Km de vías aisladas, siendo la más importante, la aún inconclusa, carretera Central del Norte"* (negrilla nuestra).

- (ii) Hacia el año de 1930, la cantidad de kilómetros de vías disponibles era 5.700 KM, sin que se pueda identificar la calidad de estas y el tipo de vías (primarias, secundarias o terciarias):

*"La introducción del automóvil, impulsó la construcción de carreteras que, inicialmente, sólo buscaron la comunicación de algunos municipios con sus centros regionales. Aunque en 1930 había 5700 km de carreteras, estas vías no constituyan una red integral. La comunicación con el resto del mundo se hacia (sic) principalmente por el Río Magdalena."* (negrilla nuestra)

- (iii) En el año 1991, el CONPES 2522 documentó que el total de carreteras existentes alcanzó una longitud aproximada de 100.000 km, distribuida de la siguiente manera:

*"La totalidad de las carreteras existentes alcanza una longitud aproximada de 100 mil kilómetros. De acuerdo con las características de diseño y los volúmenes de tráfico actuales, las vías se clasifican en troncales, secundarias y de penetración o veredales. La conformación de la red y sus respectivos costos promedio se presentan en el cuadro 1"* (negrilla fuera de texto).

	Long. Km.	Construcción \$millones/Km	Mejoramiento \$millones/Km	Mejoramiento \$millones/Km
Troncal	6.000	350	150	5
Secundaria	38.000	120	90	3
Penetración	58.000	30	10	1

Tabla elaborada en el CONPES 2522

- (iv) Posteriormente, en el CONPES 2691 de 1994, se reiteró que la longitud aproximada de las vías era de 107.377 km, distribuidas entre vías nacionales, departamentales, municipales.
- (v) En el Plan Maestro de Transporte Intermodal publicado en el año 2015 se dejó establecido que la red de carreteras del país estaba constituida por 204.855 Km de vías, de los cuales solo el 7% se encontraba pavimentada:

*"Por otro lado, según el anuario Estadístico Sector Transporte (2014), Colombia suma 204.855 km de carreteras (porcentaje pavimentado inferior al 7%, según IDB 2014), de las que 17.434 km son vías primarias (11.194 a cargo de INVIA, 10.211 concesionados a cargo de ANI); y 187.421 km de vías secundarias y terciarias; de estos, 59.096 km están a cargo de los departamentos, 100.748 km a cargo de los municipios y 27.577 km a cargo del INVIA"* (negrita nuestra).

Para finalizar este acápite, es importante recordar los cursos de acción recomendados por el CONPES para superar el atraso:

- En el CONPES 2522 de 1991 se recomendaron las siguientes:

*"El DNP recomienda al CONPES:*

*3. Solicitar al Ministerio de Obras y Públicas y Transporte la preparación de un proyecto Ley (sic) en donde se defina la nueva estructura institucional del sector vial. Con ella se buscará la entrega de la responsabilidad de las carreteras regionales a los departamentos y la modificación de las entidades involucradas (...)*

*4. En esta Ley (sic) se incluirán las fuentes de ingresos requeridos para la financiación de vías.*

*5. El Ministerio de Obras Públcas y Transporte revisará los aspectos legales de los estatutos de contratación y presupuesto, y las normas de procedimiento interno de las entidades, con el fin de agilizar la ejecución de los proyectos viales, garantizado la colocación de recursos y el pago oportuno de las obras. Debe proveerse mecanismos para la contratación ágil de obras de emergencia y de conservación"*

- En los documentos CONPES 2597 y 2686 se establecieron recomendaciones para atender la deficiencia en materia de carreteras y obras de infraestructura de transporte:

CONPES 2597	CONPES 2686
<i>"1. Encargar al Ministerio de Obras Públcas y transporte:</i>	<i>"1. Encargar al Ministerio de Transporte:</i>

<p>a. La preparación de la documentación legal, técnica y financiera para los proyectos.</p> <p>b. La promoción activa de los proyectos entre los inversionistas privados, para lo cual deberá conformar un grupo en el Ministerio y/o contratar entidades especializadas.</p> <p>c. La preparación de los pliegos de licitación de algunos proyectos piloto durante este gobierno.</p> <p>(...) Para acelerar el comienzo de este nuevo esquema, el Ministerio de Obras tendrán en cuenta las siguientes prioridades:</p> <p>a. Comenzar aquellos proyectos que, por su tamaño y características, no requieran recursos públicos.</p> <p>b. Avanzar rápidamente en la calzada Buga-Tulúa- La paila que, por tener la posibilidad de recursos departamentales, solo requerirá un aporte presupuestal de 1.000 millones de pesos, que se apropiarán..."</p>	<p>a. La preparación de la documentación legal, técnica y financiera de los proyectos según los lineamientos presentados en este documento.</p> <p>b. La promoción activa de los proyectos entre los inversionistas privados.</p> <p>c. La promoción de proyectos nuevos a través de sociedades mixtas regionales.</p> <p>(...)</p> <p>6. Encargar al Ministerio de Transporte la evaluación continua de proyectos de concesión adicionales, de acuerdo con los crecimientos en el tráfico y en las obligaciones contractuales y créditos vigentes.</p> <p>(...)</p> <p>Encargar al Ministerio de Transporte para que, en conjunto con el Departamento Nacional de Planeación presente a consideración de CONPES, a más tardar al finalizar el primer semestre de 1954 una política de cargos a los usuarios de carreteras".</p>
--	--

En atención a las sugerencias formuladas por el CONPES, el Gobierno nacional ha venido implementando acciones en pro de superar el rezago histórico de la infraestructura vial del país; labor que implica aún la destinación de considerable de recursos.

Sobre el particular, es importante resaltar que gracias a los peajes y a las concesiones se han logrado intervenir 10.000 km de carreteras en los últimos 29 años, además de los 1.111 puentes y viaductos y 80 túneles de las mejores especificaciones ingenieriles. Tan solo los proyectos de cuarta generación de concesiones viales generarán una disminución promedio de aproximadamente 30% en los tiempos de desplazamiento, un ahorro de más de 929 minutos para los transportadores de carga y, además, por cada billón de pesos invertido en infraestructura se generan cerca de 28.000 puestos de trabajo en el país.

Todo lo anterior redunda en incentivos para el incremento del comercio nacional e internacional, es un estímulo importante para el turismo interno y dinamiza los demás sectores de la economía, ya que cada \$1 peso adicional en la demanda de obras civiles genera un incremento de \$2,72 pesos en todos los demás sectores de la economía<sup>2</sup>.

## 2. Efectos de las medidas en la ejecución de contratos estatales que tienen por objeto la construcción, mantenimiento y operación de las vías

Apreciados parlamentarios, revisados los textos de los borradores de los artículos 1, 2 y 3 de la iniciativa legislativa, se identifican los siguientes alcances:

- i) Artículo 1: La reducción de las tasas y tarifas a cobrar a los usuarios de la infraestructura de transporte en aquellos casos en los que las vías no se encuentren habilitadas al 100% o se encuentren en mal estado.
- ii) Artículo 2: a) La ampliación del grupo de sujetos exceptuados del pago del valor del peaje, en el sentido de incluir: las máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja,

<sup>2</sup> Informe Mensual de Fedesarrollo 179 Tendencia Económica. Fedesarrollo (2017). Recuperado del sitio web: <https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/3468/TE+No+179+Octubre+2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial; b) La inclusión del estado de la vía y su porcentaje habilitado para el uso como un factor a tener en cuenta de cara a la reducción del valor del peaje; c) Creación de la facultad, en cabeza de los entes territoriales, para decretar las excepciones al pago de la tarifa de peaje; y d) La aplicación de las disposiciones propuestas a las vías concesionadas.

- iii) Artículo 3: La creación de criterios para fijar, modificar y recaudar tarifas de peaje consistentes, entre otros, en: a) la implementación del recaudo electrónico como mínimo en la mitad de los carriles que corresponda, con miras a evitar obstrucción de la vía con ocasión del paso por el peaje; b) la creación del concepto de obstrucción y sus consecuencias; c) la terminación automática del cobro de peajes, en vías concesionadas, una vez culminada la etapa de operación y mantenimiento de la infraestructura correspondiente; d) la restricción para ubicar peajes en un a distancia menor a 85 kilómetros y e) la reducción a 20 años del plazo para desarrollar contratos de concesión de infraestructura de transporte.

De lo anterior se tiene que el objeto principal del proyecto de ley no es otro que modificar el régimen y esquema tarifario de los peajes ubicados en la infraestructura de transporte y en ese sentido crear criterios dirigidos a disminuir el valor de las tarifas, así como ampliar el grupo de sujetos exceptuados del pago del peaje, entre otras cosas. Al respecto, es indispensable recordar que la viabilidad financiera de los contratos de concesión gira alrededor del cobro y recaudo de tarifas de peaje a los usuarios de la vía, columna vertebral de financiación del sistema y cuya modificación genera, indudablemente, impactos significativos en su desarrollo e inversión.

Es así como los contratos de concesión cuentan con una estructura tarifaria integral, en virtud de la cual se viabiliza, en términos financieros, la ejecución del proyecto, en la medida en que constituye la fuente principal de recursos para el pago de las intervenciones requeridas para construir y mantener la infraestructura. Bajo ese entendido, de no contar con la financiación de los proyectos a través de los peajes, el peso de la inversión en la infraestructura recaería en el presupuesto de la Nación, a través de impuestos a los contribuyentes que, en gran medida, no usan ni se benefician de manera directa de la red vial nacional, lo que implica no solo apartarse del principio internacional según el cual "*quién usa, paga*"<sup>3</sup> <sup>4</sup>, propio de esta clase de modelos, sino que también supone la implementación de una inequitativa y regresiva política pública que además conllevaría a la reducción de la capacidad de gasto de los impuestos en sectores prioritarios que no tienen otra fuente de financiación, como son el sector salud, educación, seguridad y justicia.

Ahora bien, es importante recordar que el esquema tarifario y la instalación de las casetas de peaje son el resultado de un análisis integral de varios elementos, dentro de los cuales se encuentra el beneficio que genera la infraestructura a los usuarios y el costo de la operación y mantenimiento del corredor<sup>5</sup>, entre otros, cuya sinergia permite darle cuerpo al valor de las tarifas y a la cantidad de casetas requeridas. Vale la pena resaltar, que el desarrollo de los proyectos de infraestructura vial

<sup>3</sup> Analysis of the Japanese Toll Expressway System in the Framework of the Current Trend of the Toll Road Business in the World. José Manuel Vassallo (1999)

<sup>4</sup> Surface Transportation News: Losing the User-Pays Principle, Biden's Broadband Plan and More. Robert Poole. (2021) Recuperado de: <https://reason.org/transportation-news/user-fees-for-infrastructure-the-coming-amtrak-freight-rail-conflict-toll-road-cash-cows-and-more/>

<sup>5</sup> Ley 105 de 1993, artículo 21.

suponen, por su esencia, la ejecución de actividades e intervenciones determinadas acordes a las necesidades y particularidades de cada caso, escenario que permite entender que su alcance y condiciones no son homogéneas y por ende, cada proyecto a implementar cuenta con un esquema tarifario específico y particular, a partir del cual se soporta, puntualmente, la ejecución de las intervenciones y actividades que correspondan.

Es por ello, apreciados ponentes, que establecer una reglamentación como la que se encuentra contenida en el proyecto de ley que aquí nos ocupa es incompatible con las características técnicas y financieras del modelo concesionado, especialmente si se tiene en cuenta lo siguiente:

- La vinculación del valor de los peajes a cobrar a los usuarios de las vías, con el estado de la infraestructura transitada o el porcentaje de tramos habilitados para su uso, es una propuesta que impacta directamente la esencia del modelo concesionado, en tanto pretende modificar la estructura tarifaria y, en ultimas, el esquema de pagos propio de esta clase de negocios jurídicos, cuya materialización persigue la ejecución y entrega de la infraestructura en condiciones de calidad, disponibilidad y niveles de servicio.
- Frente a esta propuesta, es importante recordar que los contratos de concesión contienen en su estructura un mecanismo de retribución de las inversiones realizadas por el privado, cuyo objetivo principal es reconocer las obras realizadas siempre que la infraestructura entregada cumpla con unos indicadores y niveles de servicio que permitan garantizar el uso del corredor en condiciones de seguridad.
- Además, sin necesidad de reestructurar la normativa aplicable, se tiene que la determinación de la tarifa de peaje correspondiente a cada proyecto no es una cifra tomada al azar. De hecho, tal como lo establece actualmente el ordenamiento jurídico colombiano<sup>6</sup>, para definir la instalación de una estación de peaje así como para fijar su tarifa, siempre debe tenerse en cuenta, de una parte, los beneficios que la infraestructura le otorga a los usuarios (de tal manera que los ahorros que estos obtengan compensen o excedan el valor del peaje) y, de otra, el mayor o menor costo que el tránsito de un determinado vehículo implique en el mantenimiento y operación de la carretera, basando esta determinación en la aplicación del criterio constitucional de equidad fiscal. Estos factores son los que componen el valor final cobrado al usuario, el cual se adopta a través de la expedición del correspondiente acto administrativo por parte del Ministerio de Transporte.
- No debe perderse de vista que gran parte de los objetivos plasmados a través del proyecto de ley que aquí se analiza ya se encuentran contemplados los contratos de concesión, a través de una regulación integral y completa y en virtud de la cual:
  1. La remuneración correspondiente a los concesionarios está distribuida en unidades funcionales y su obtención requiere del cumplimiento efectivo y verificado de los indicadores técnicos y niveles de servicio, incluida la disponibilidad, que el mismo contrato disponga en cada caso.
  2. La estructura tarifaria está constituida de tal manera que permita al contratista obtener, en un tiempo determinado, el retorno de los recursos invertidos en el desarrollo del proyecto y es bajo ese entendido que hace parte fundamental del modelo financiero de cada proyecto. Así las cosas, la inclusión de nuevas excepciones, así como la imposición

<sup>6</sup> Ley 105 de 1993, artículo 21.

de una obligación consistente en permitir el paso del peaje sin cobro, en situaciones en las que se presente aumento de tráfico y acumulación de vehículos, en últimas, impacta el equilibrio del modelo y con ello, la consecución de los intereses tanto del privado como de los usuarios.

3. La obligación de implementar el recaudo electrónico en las estaciones de peaje es una obligación contractual que, de hecho, actualmente se ha venido implementando por los distintos concesionarios, según el avance contractual y los cronogramas de cada proyecto. Este deber contractual, supone la generación del documento electrónico en el que se indiquen los datos necesarios en materia tributaria.
4. Una vez culminada la etapa de operación y mantenimiento de la mayoría de los proyectos concesionados, por disposición contractual se da inicio a la etapa de reversión de la infraestructura y, por consiguiente, la liquidación y terminación del contrato, circunstancia que obliga la suspensión del cobro de la tarifa de peajes por parte del concesionario, sin perjuicio de que la entidad titular de la vía o el nuevo concesionario, en caso de entregarla en concesión nuevamente, asuman el cobro del peaje, con el fin de garantizar el mantenimiento de las especificaciones técnicas e indicadores para su tránsito en condiciones de seguridad.

La propuesta planteada alrededor de este tema puede generar impactos a nivel fiscal, en la medida en que obliga a las entidades a contar con los recursos disponibles para atender y garantizar la operación, el mantenimiento y disponibilidad de la vía, actividades cuyo alcance pueden requerir una alta inversión de recursos.

- Ahora bien, vale la pena recordar que, debido a las características de la geografía nacional, las intervenciones que debe hacer cada proyecto, en cada uno de los tramos concesionados, son completamente heterogéneas. No es lo mismo la construcción de un túnel, que la construcción de una doble calzada, el mejoramiento de una existente, o la construcción de viaductos. No es lo mismo construir en zona montañosa que en zona húmeda o en zona árida. Por lo tanto, el costo de los peajes corresponde directamente con las intervenciones realizadas por los concesionarios en la zona.
- Adicionalmente, derivado también de la heterogeneidad de los proyectos que se llevan a cabo en el país, es posible que algunos de ellos abarquen menor cantidad de kilómetros, pero mayor cantidad de obras a ejecutar u obras de mayor complejidad técnica y de mayor costo económico. De allí que establecer una distancia mínima de las casetas de peaje en el territorio nacional, puede tener como consecuencia que no sea posible financiar y por ende ejecutar proyectos necesarios para el país cuyo costo excede el recaudo de una sola caseta de peaje.
- Además, tal como lo prescribe el ordenamiento jurídico vigente<sup>7</sup>, cuando se opta por un contrato de asociación público-privada en lugar de un contrato de obra pública tradicional, la decisión viene precedida de un análisis minucioso llevado a cabo por las entidades públicas técnicamente competentes, mediante la aplicación de una metodología especializada conocida como comparador público-privado o cálculo del valor por dinero (VpD). Esta herramienta permite determinar si existe mayor valor para la sociedad al contratar el proyecto mediante una concesión o APP, en comparación con una obra pública, teniendo en cuenta factores como el pago al contratista, los costos de operación y

<sup>7</sup> Ley 1508 de 2012, artículo 11.

mantenimiento de la infraestructura, la asignación de riesgos entre las partes, entre otros. Este ejercicio concluye con la comparación en valor presente de ambos métodos de provisión de infraestructura, buscando definir cuál de las dos modalidades de contratación resulta más económica para el Estado y la sociedad.

De lo anterior se desprende que cuando las entidades competentes optan por la celebración de contratos APP cuya fuente de financiación principal son los peajes, en lugar de un contrato de obra pública tradicional, es porque los beneficios tanto económicos como sociales son superiores para el país. Por esta razón, si bien las casetas de peaje y sus tarifas pueden ser, *prima facie*, llamativa para los usuarios, una visión en perspectiva del beneficio adquirido permite concluir que este es superior a lo que se hubiera logrado con un contrato de obra pública con cargo al presupuesto de la Nación.

Sobre este particular, señalamos la conveniencia de analizar los CONPES de política pública que dan cuenta de la incapacidad del presupuesto público y de la institucionalidad para realizar las inversiones necesarias que permitan el desarrollo de la infraestructura, tal y como hemos referenciado en los apartes recortados y transcritos en la presente comunicación.

- Por último, es preciso resaltar que los contratos de concesión que ya se encuentran en ejecución (que son más de 30 proyectos), cuentan con unas condiciones pactadas entre las partes las cuales deben ser honradas tanto por el contratante público como por el contratista privado, y un cambio en la legislación que afecte el contrato en lo que respecta a las tarifas de peaje, es un riesgo generalmente en cabeza de la entidad contratante. Es por esta razón que el proyecto de ley en comento puede traer consecuencias económicas para las entidades públicas contratantes, lo cual también podría desatar una alta litigiosidad que afectaría la ejecución de los proyectos, lo que se traduce en mayores costos económicos y sociales para el país.

## 2.2 Impactos en la sostenibilidad financiera de los proyectos que tengan por objeto la construcción de infraestructura vial

Respetados representantes, en el caso dado de que se afecte el sistema de peajes, ya sea mediante la determinación de distancias mínimas, fijando restricciones para su instalación o incluyendo términos de ejecución que difieren de la realidad de estos contratos, indudablemente se impactaría la sostenibilidad financiera de cualquier tipo de proyecto de infraestructura del modo carretero, habida cuenta que se estaría comprometiendo una de las fuentes de pago más importantes para remunerar las intervenciones ejecutadas en las vías.

Si la infraestructura no se puede financiar con los peajes o con un porcentaje relevante de estos recursos, entonces el peso de la inversión en la infraestructura recaerá en el presupuesto de la nación a través de impuestos a los contribuyentes que, en gran medida, no usan ni se benefician de manera directa de la red vial nacional, lo que implica una inequitativa y regresiva política pública que conllevaría a la reducción de la capacidad de gasto de los impuestos en sectores prioritarios como son el sector salud, educación, seguridad y justicia, los cuales no cuentan con otros recursos para su concreción.

En atención a los impactos señalados en líneas precedentes, consideramos importante que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público se pronuncie sobre el impacto fiscal que la iniciativa

legislativa, en caso de aprobarse, tendrá sobre el Presupuesto General de la Nación, en lo que respecta a los pagos de las compensaciones por las inversiones efectuada por los contratistas durante la ejecución del proyecto. La anterior solicitud se sustenta en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003<sup>8</sup>.

Este tipo de beneficios, al igual que los proyectos de ley que actualmente cursan en el Congreso y mediante los cuales se pretende modificar el esquema de los peajes, repercuten inexorablemente en la estructura tarifaria de los contratos de concesión actualmente en ejecución, lo que podría afectar la liquidez y el flujo de caja de los proyectos y, con ello, afectar el cumplimiento de las obligaciones de financiación adquiridas por las concesiones.

Así las cosas, respetuosamente solicitamos analizar la inconveniencia de seguir adelante con el trámite de la iniciativa legislativa objeto de comentarios.

Esperamos que estas observaciones sean tenidas en consideración a lo largo del debate parlamentario, y ofrecemos nuestra colaboración para realizar los análisis que estimen necesarios para ahondar en las razones presentadas.

Con todo comedimiento,



JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER  
Presidente Ejecutivo

VJ/EO

c.c. Dr. Ricardo Bonilla – Ministro de Hacienda y Crédito Público  
Dra. María Constanza García – Ministra de Transporte  
Dr. Francisco Ospina– Presidente de la ANI

---

<sup>8</sup> ARTÍCULO 7o. ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL DE LAS NORMAS. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.

Bogotá D.C., 16 de octubre de 2024

Doctora  
**LUZ ADRIANA CAMARGO GARZÓN**  
Fiscal General  
**FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN**  
Ciudad

CCCI Nro.Radicado: 22024003472  
Fecha: 2024-10-16 Hora: 15:02:00  
Destinatario: ENTIDADES AMIGAS  
Remitente: Vicepresidencia Jurídica  
Folios: 1 Tipo Anexos:  
Usuario Radicador: Luz Castillo

**Ref.:** Solicitud mesa de trabajo: Investigación de eventuales actividades delictivas en las estaciones de peaje concesionadas. Rad. 20246170055765.-

Respetada señora Fiscal General,

Agradecemos de antemano su disposición para adelantar la mesa de trabajo propuesta el próximo 12 de noviembre de 2024 a las 3:00pm.

A continuación, informamos los datos de los asistentes:

Juan Martín Caicedo Ferrer  
C.C. 17.097.517  
Correo electrónico: presidencia@infraestructura.org.co

Juan Carlos Quiñones Guzmán  
C.C. 79.733.534  
Correo electrónico: jquinones@infraestructura.org.co

Saludos cordiales,



**JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER**  
Presidente Ejecutivo

VJ/AS

Bogotá D.C., 17 de octubre de 2024

Doctor  
**FRANCISCO OSPINA RAMÍREZ**  
Presidente  
**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI**  
Ciudad

CCCI  
Nro. Radicado: 22024003476  
Fecha: 2024-10-17 Hora: 18:00:00  
Destinatario: ANI - AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA  
Remitente: Vicepresidencia Jurídica  
Folios: 1 Tipo Anexos:  
Usuario Radicador: Luz Castillo

*Ref.: Observación a proyecto de regulación que modifica la Resolución 077 de 2012.* -

Estimado presidente y amigo,

De la manera más atenta, en nombre del gremio de la infraestructura, sometemos a su consideración una observación muy particular al proyecto de resolución *"por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución No. 077 de 2012 "Por la cual se establecen lineamientos de gestión social para la elaboración y ejecución de planes de reasentamiento poblacional involuntario, a unidades sociales ocupantes irregulares de terrenos requeridos para proyectos de infraestructura concesionada a través de la Agencia Nacional de Infraestructura"*, publicada por la agencia para comentarios.

Si bien es cierto el artículo quinto establece que la resolución regirá a partir de su publicación, amablemente sugerimos incluir una redacción que regule aquellos casos de proyectos concesionados que se encuentran en ejecución y que no contemplan una subcuenta de "disponibilidad de recursos"<sup>1</sup> para atender posibles reasentamientos, en el evento de que se lleguen a presentar, y las reglas respecto de cómo se atenderán en los supuestos en el que riesgo no ha sido asignado.

Agradecemos de antemano su amable atención.

Con todo comedimiento,



**JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER**  
Presidente ejecutivo

VJ/EO

<sup>1</sup> *"ARTÍCULO CUARTO: DISPONIBILIDAD DE RECURSOS. Los recursos necesarios para la implementación de los lineamientos que se derivan de la resolución ANI 077 de 2012, deberán establecerse desde la estructuración de los proyectos y se pagarán con cargo a la subcuenta de medidas de apoyo para recuperación de bienes de uso público que se cree en cada contrato para tal fin".*

Bogotá D.C., 17 de octubre de 2024

Doctora  
**MARIA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO**  
Ministra  
**MINISTERIO DE TRANSPORTE**  
Ciudad

CCCI Nro.Radicado: 22024003478  
Fecha: 2024-10-17 Hora: 20:38:00  
Destinatario: MINISTERIO DE TRANSPORTE  
Remitente: Vicepresidencia Jurídica  
Folios: 1 Tipo Anexos:  
Usuario Radicador: Luz Castillo

Doctor  
**RICARDO BONILLA GONZÁLEZ**  
Ministro  
**MINISTERIO DE HACIENDA**  
Ciudad

Doctor  
**FRANCISCO OSPINA RAMÍREZ**  
Presidente  
**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**  
Ciudad

*Ref: Segundo incremento tarifas de peaje IPC 2023. Proyectos carreteros. -*

Respetados ministros y presidente,

De la manera más atenta, en nombre del gremio que represento, queremos reiterar nuestra solicitud de que se autorice el incremento del cuatro coma sesenta y cuatro por ciento (4.64%) de las tarifas de peaje pendiente, concerniente a la indexación completa del IPC 2023, en las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), antes de finalizar la vigencia 2024, por los motivos que se explican a continuación:

**1. Impacto en el ingreso de los proyectos, particularmente en las iniciativas privadas sin desembolso de recursos públicos (APP-IP)**

Como lo hemos señalado en comunicaciones anteriores, la importancia de restablecer las tarifas de peaje de acuerdo con las condiciones pactadas en los respectivos contratos tiene como finalidad que se preserve el equilibrio y la viabilidad financiera de los proyectos concesionados. Lo anterior debido a que los peajes son una importante fuente de financiación para la eficiente y efectiva construcción, operación y mantenimiento de las vías

que transitan los usuarios en el territorio nacional, tal y como lo reconoce el artículo 30 de la Ley 105 de 1993.

Ello se torna de especial importancia en el caso de las APP-IP, cuya principal -si no única fuente de ingresos- corresponde al recaudo de las tarifas de peaje. Así las cosas, es pertinente recordar que las medidas extraordinarias adoptadas mediante el Decreto 050 de 2023, están generando una afectación al ingreso de los proyectos carreteros, especialmente en las APP-IP, que impacta sustancialmente la ejecución de los mismos, y que podría conllevar a la necesidad de terminar anticipadamente los contratos debido a una posible inviabilidad financiera.

De hecho, recientemente se produjo una decisión de un tribunal de arbitramento que dispuso, judicialmente, la terminación anticipada de un contrato de iniciativa privada, entre otras razones, por los efectos del Decreto 050. Hoy en el país existen nueve concesiones carreteras de iniciativa privada que presentan afectaciones similares y que impactan su estructura de ingresos con ocasión de las medidas implementadas por dicho acto administrativo.

## **2. La normalización de la estructura tarifaria permite prever cuantiosos litigios para el Estado**

En línea con el argumento anterior, la autorización del segundo incremento del porcentaje restante (4.64%), así como las condiciones de tiempo y forma que permitan, aplicar los incrementos contractuales previstos en los contratos de concesión a cargo de la ANI, asociados a la terminación de obras y puesta en servicio de unidades funcionales, incentivará el arreglo directo entre los concesionarios y la ANI, precaviendo cuantiosos litigios para el Estado.

## **3. El Decreto 050 de 2023 prevé la normalización de las tarifas “*a más tardar el 31 de diciembre del año 2024*”.**

Según lo previsto en el artículo 5 del Decreto 050 de 2023, “*El Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías - INVIA y la Agencia Nacional de Infraestructura, deberán diseñar y aplicar los mecanismos necesarios que permitan el restablecimiento de la tarifa a más tardar el 31 de diciembre del año 2024, con el propósito de normalizar el esquema tarifario estimado para ese momento*”.

Es por ello que resulta necesaria la normalización del esquema tarifario antes de la fecha prevista en este acto administrativo, con el fin de mitigar el impacto a los usuarios de las vías derivado de la cercanía del incremento parcial del IPC 2023 con el IPC 2024 que tendrá lugar el próximo enero de 2025. Por lo anterior, respetuosamente sugerimos que el incremento pendiente del IPC 2023 se realice a más tardar el 1 de noviembre de 2024.

**4. Según lo informado por el DANE, la inflación acumulada de la vigencia 2024 a 30 de septiembre es del 4,58%.**

Tal y como lo ha certificado el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), la inflación acumulada de la vigencia 2024, con corte a 30 de septiembre, ha disminuido considerablemente en comparación de la inflación acumulada para la vigencia 2023. Por ello y teniendo en cuenta que la incidencia del incremento de las tarifas de peaje en la inflación es marginal, resulta pertinente hacer el incremento del 4,58% correspondiente a la indexación pendiente del IPC 2023, con el fin de regular el esquema tarifario de peajes.

Es por lo anterior respetados ministros y presidente, que agradecemos la atención de nuestra solicitud y quedamos atentos a su pronta respuesta.

Atentamente,



**JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER**  
Presidente Ejecutivo

VPJ

Bogotá D.C., 24 de octubre de 2024

CCCI  
Nro.Radicado: 22024003491  
Fecha: 2024-10-24 Hora: 14:11:00  
Destinatario: MINISTERIO DE TRANSPORTE  
Remitente: Vicepresidencia Jurídica  
Folios: 1 Tipo Anexos:  
Usuario Radicador: Luz Castillo

Doctora  
**MARIA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO**  
Ministra  
**MINISTERIO DE TRANSPORTE**  
Ciudad

Doctor  
**RICARDO BONILLA GONZÁLEZ**  
Ministro  
**MINISTERIO DE HACIENDA**  
Ciudad

Doctor  
**FRANCISCO OSPINA RAMÍREZ**  
Presidente  
**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**  
Ciudad

**Ref:** Alcance a comunicación del 17 de octubre de 2024. Segundo incremento tarifas de peaje IPC 2023. Proyectos carreteros. -

Respetados ministros y presidente,

De la manera más atenta, damos alcance a la comunicación remitida el pasado 17 de octubre de 2024, mediante la cual reiteramos nuestra solicitud de que se autorice el incremento del cuatro coma sesenta y cuatro por ciento (4.64%) de las tarifas de peaje pendiente, concerniente a la indexación completa del IPC 2023, en las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), antes de finalizar la vigencia 2024.

En efecto, procedemos a aclarar que, si bien la inflación acumulada de la vigencia 2024 a 30 de septiembre es del 4,58%, el porcentaje pendiente de incremento por concepto de indexación IPC 2023 corresponde al 4,64%.

Por lo anterior, el punto cuatro de nuestra anterior comunicación, es el siguiente:

**4. Según lo informado por el DANE, la inflación acumulada de la vigencia 2024 a 30 de septiembre es del 4,58%.**

Tal y como lo ha certificado el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), la inflación acumulada de la vigencia 2024, con corte a 30 de septiembre, ha disminuido considerablemente en comparación de la inflación acumulada para la vigencia 2023. Por ello y teniendo en cuenta que la incidencia del incremento de las tarifas de peaje en la inflación es marginal, resulta pertinente hacer el incremento del 4,64% correspondiente a la indexación pendiente a la fecha, con el fin de regular el esquema tarifario de peajes.

Es por lo anterior respetados ministros y presidente, que agradecemos la atención de nuestra solicitud y quedamos atentos a su pronta respuesta.

Atentamente,



JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER  
Presidente Ejecutivo

VPJ