Bogotá, D.C.

# Señor

**FRANCISCO JAVIER GARZON CARDONA**

frander8@yahoo.es

**ASUNTO:** Respuesta a comunicación No. 2019-409-086230-2 del 20 de agosto de 2019 – Solicitud Inquietudes o preguntas para la rendición de cuentas.

Cordial Saludo:

En atención a la comunicación del asunto, mediante la cual solicita:

*“(…)*1. Quisiera saber cuál es el mecanismo de control diseñado por la ANI frente a las concesiones viales no solo de 4G, 3g , 2G y 1 G, es decir como inspecciona la ANi el estado y calidad de las obras construidas. Como se sabe que el dinero de los peajes si se invierten en la vía.

2. Sabemos que una concesión está conformada por los particulares y el Estado. En que consiste la remuneración o retribución que realiza el Estado frente a las obras construidas en este caso las carreteras. *(…)“*

A continuación, se da respuesta a las preguntas a cargo de la Vicepresidencia de Gestión Contractual:

**Respuesta 1:**

Los proyectos concesionados carreteros a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura han tenido una evolución a lo largo de los años, pasando por las diferentes generaciones de concesiones, donde se han realizado mejoras continuas en las cláusulas de los contratos y así mismo en mejoras para en el seguimiento y control de estos proyectos.

Teniendo en cuenta lo anterior los mecanismos de control son:

* Proyectos Carreteros de 1era, 2da y 3era Generación:

El procedimiento que permite evaluar de manera cuantitativa el estado físico de los pavimentos en concreto asfaltico durante el periodo de operación de una carretera construida o rehabilitada por el sistema de concesión es el “Índice de estado”.

Esta evaluación se realiza en función de los siguientes indicadores:

Parámetros para medición del “Índice de estado”

|  |  |
| --- | --- |
| **N°** | **PARÁMETRO** |
| 1 | Rugosidad |
| 2 | Ahuellamiento y deformaciones |
| 3 | Fisuras y Grietas |
| 4 | Resistencia al Deslizamiento |
| 5 | Estado de las bermas |

* Proyectos Carreteros de 4ta Generación:

De acuerdo con lo estipulado en la Ley 1508, la retribución de las actividades ejecutadas por el concesionario está condicionada al cumplimiento de niveles de servicio y de estándares de calidad que son designados por la entidad que concibe y/o contrata el proyecto. Para los contratos de concesión de 4G estos parámetros son conocidos como “Indicadores de Disponibilidad, Seguridad, Calidad y Nivel de Servicio”.

Estos indicadores son ponderados de tal manera que cada uno aporta en la ecuación que determina el “Índice de Cumplimiento”, que es un valor numérico que representa el cumplimiento de las obligaciones del concesionario, factor determinante en el cálculo de la retribución que percibe por su trabajo.

El cumplimiento de cada parámetro o “Indicador” se limita a los umbrales que se ciñen a las especificaciones técnicas estipuladas por cada contrato.

Los parámetros intervinientes para el cálculo del “índice de cumplimiento”, establecidos para los contratos de concesión 4G son los siguientes:

Parámetros para medición de “Índice de cumplimiento” contratos 4G.

|  |  |
| --- | --- |
| **N°** |  **PARÁMETRO** |
| 1 |  IRI  |
| 2 |  Ahuellamiento / Escalonamientos  |
| 3 |  Fisuras / Grietas  |
| 4 |  Coeficiente de Fricción Transversal  |
| 5 |  Textura  |
| 6  |  Baches / Desportillamiento de juntas  |
| 7 |  Hundimientos / Juntas  |
| 8 |  Estado de Márgenes, separador central. Área de servicio y Corredor del Proyecto.  |
| 9 |  Drenajes Superficiales. longitudinal y trasversal  |
| 10 |  Señalización Vertical  |
| 11 |  Señalización Horizontal  |
| 12 |  Barreras y Elementos de Contención  |
| 13 |  Iluminación  |
| 14 |  Puentes y Estructuras  |
| 15  |  Capacidad Estructural / Eficiencia en la transferencia de carga  |
| 16 |  Disponibilidad de la Vía  |
| 17 |  Índice de Mortalidad  |
| 18 |  Ocupación de Carriles  |
| 19 |  Cola de Peaje  |

**Fuente:** Recuperado de “Apéndice Técnico No. 4, Contrato de Concesión Accesos Norte a la ciudad de Bogotá D.C., Contrato de Concesión No. 001 de 2017 – Apéndice Técnico 4. Bogotá D.C., 10 de enero de 2017.”

**¿Como se sabe que el dinero de los peajes si se invierten en la vía?**

En respuesta a la pregunta se debe indicar en primer lugar que, según el artículo 21 de la Ley No. 105 de 1993, para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, ésta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo. Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.

De otra parte, al momento de suscribir el Contrato de Concesión, el concesionario se encuentra obligado a constituir un Patrimonio Autónomo en los términos dispuestos en el Artículo 24 de la LEY 1508 DE 2012- ***“(…) ARTÍCULO 24. PATRIMONIO AUTÓNOMO.****Los recursos públicos y todos los recursos que se manejen en el proyecto deberán ser administrados a través de un patrimonio autónomo constituido por el contratista, integrado por todos los activos y pasivos presentes y futuros vinculados al proyecto. La entidad estatal tendrá la potestad de exigir la información que estime necesaria, la cual le deberá ser entregada directamente a la solicitante por el administrador del patrimonio autónomo, en los plazos y términos que se establezca en el contrato. Los rendimientos de recursos privados en el patrimonio autónomo pertenecen al proyecto.  (Subrayado Fuera de Texto).(…)”*

Dentro del Patrimonio Autónomo debe crearse la Subcuenta Recaudo Peaje en la cual se depositará el Recaudo de Peaje que se produzca durante la vigencia del Contrato. Recursos que estarán destinados a remunerar las inversiones que el concesionario realice para desarrollar el objeto del contrato de concesión.

Cordialmente,

|  |  |
| --- | --- |
|  **FRANCISCO ORDUZ BARON** GERENTE DE PROYECTOS - VGC |  |