

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20246000262411



08-03-2024

Bogotá, D.C.,

Doctor

ANDRÉS JULIÁN RENDÓN

Gobernador

Gobernación de Antioquia

Calle 42B # 52- 106 Centro Administrativo Departamental JMC - La Alpujarra

andresjulian.rendon@antioquia.gov.co

Medellín, Antioquia

Asunto: Respuesta a solicitud de “cesión al departamento de Antioquia de los contratos, peajes, vías, obligaciones, de los proyectos de la Vía al mar – Túnel del Toyo, concesión Vías del Nus, y las rutas nacionales 25 y 60”. Radicado Presidencia de la República 2024030059756.

Respetado Gobernador,

Me dirijo a usted en calidad de Ministro de Transporte para informarle sobre el avance y estado actual del proyecto de la Vía al Mar, que conectará el municipio Santa Fe de Antioquia con Cañasgordas, y dar respuesta a su solicitud sobre la transferencia de las vías nacionales en el departamento de Antioquia, específicamente los tramos con peajes como Santuario - Caño Alegre y Hoyo Rico - Caucasia.

Quisiera iniciar recordando que el Túnel Guillermo Gaviria Echeverri es una obra que hoy se desarrolla gracias al concurso y concurrencia de fuentes entre el Gobierno nacional y los gobiernos departamental y municipal, la cual permitirá conectar a Medellín y Urabá en menos de cuatro horas y media. El proyecto que conecta Santa Fe de Antioquia con el municipio de Cañasgordas cuenta con dos



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20246000262411



08-03-2024

tramos: el tramo 1, entre Giraldo y el municipio de Cañasgordas, donde se construye como obra principal el túnel Guillermo Gaviria Echeverri, a cargo de la Gobernación de Antioquia. El tramo 2, que conecta Giraldo con Santa Fe de Antioquia, a cargo del Instituto Nacional de Vías (Invías) que comprende la construcción de 11 túneles, 13 puentes y 13,29 km en vías a cielo abierto. Estos tramos que se adelantan por parte del Invías son obras con una longitud de 19,4 km, para lo cual el Gobierno nacional aporta 1,34 billones de pesos, recursos que han sido honrados en cada vigencia, conforme los compromisos pactados.

Este último tramo está dividido en dos sectores. El sector 1, el cual contempla inversiones por 428.603 millones de pesos; el sector 2, con inversiones por 399.629 millones de pesos. De igual forma, el Instituto tiene a cargo la instalación y puesta en marcha de los equipos electromecánicos necesarios para el funcionamiento del túnel Guillermo Gaviria, y los demás túneles del proyecto con una inversión de 516.345 millones de pesos.

Este macroproyecto está enmarcado en un convenio interadministrativo de cooperación No. 2014-AS-20-0037 suscrito entre la Nación, representada por el Ministerio de Transporte, el Invías y la ANI, en conjunto con la Gobernación de Antioquia y la Alcaldía de Medellín, compromisos que han sido y seguirán siendo honrados por el Gobierno nacional.

El tramo a cargo de la Gobernación de Antioquia comenzó su ejecución en 2015, con un presupuesto de 1,7 billones de pesos, para el cual, hasta la fecha, se ha completado el 90 % del proyecto, habiendo transcurrido 8 años y 2 meses de trabajo. Por su parte, el tramo a cargo del Invías inició su ejecución en 2021 con un presupuesto de 1,34 billones de pesos, distribuido en dos contratos con un avance del 79 %, evidenciando un progreso significativo en apenas 2 años y 6 meses, y un contrato de equipos electromecánicos.

Expuesto lo anterior y ante su solicitud, se hace necesario reiterar que la obligación del Gobierno del Cambio a través del Invías reporta un avance físico del 79 % de las obras del tramo 2 de las vías de acceso al Túnel Guillermo Gaviria Echeverri o Túnel del Toyo en el departamento de Antioquia. Lo que demuestra que no es cierto que la ejecución de los aportes de la Nación sea de tan solo el 46 % como lo afirma usted en la carta enviada al presidente de la República, Gustavo Petro Urrego.

La inversión total del Gobierno nacional en el proyecto, incluyendo túneles, puentes, obras a cielo abierto y equipos electromecánicos, se distribuye de la siguiente manera: En 2021 aportó 80.000 millones de pesos, en 2022 190.000



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20246000262411



08-03-2024

millones de pesos, en 2023 405.000 millones de pesos, y para el 2024 se tienen destinados 340.000 millones, y 329.000 millones de pesos para 2025, totalizando 1,1 billones durante el mandato del presidente Gustavo Petro.

Adicional a esto, no puede perderse de vista que el actual Gobierno, desde diciembre de 2022, le autorizó a la Gobernación de Antioquia tomar los recaudos de los futuros peajes de este tramo, con el fin de aportarle cerca de 355.000 millones de pesos para financiar la terminación del tramo que ejecuta la Gobernación; recursos que se constituyen en otro aporte adicional del Gobierno nacional.

En este sentido y para culminar exitosamente el proyecto, se requiere un financiamiento adicional que, según los análisis de las interventorías correspondientes, se estima en 765.000 millones de pesos para finalizar el tramo de la Gobernación de Antioquia y 550.000 millones de pesos para el tramo del Invías, por lo cual las partes deberán buscar alternativas que permitan obtener los recursos adicionales.

Ahora bien, deja pasar su despacho que el Gobierno nacional ha realizado cuantiosas inversiones en el departamento de Antioquia a través del modelo de vías concesionadas, que ha significado una intervención en 1.850 kilómetros, de 20,58 billones de Capex y 22,74 billones de Opex, inversiones que no se pagan exclusivamente con la operación de peajes, sino que requieren de recursos del Gobierno nacional para su financiamiento. En la vigencia 2024 se tienen 2,4 billones de pesos y entre 2025 y 2040, 28,7 billones de pesos. Además, durante la vigencia 2023 se pagó 1,1 billones de pesos por el reconocimiento del riesgo comercial a cargo de la Nación (diferencial de recaudo - DR8), por cuanto existen 5 peajes pendientes de instalación, 12 peajes de 6 proyectos con tarifas diferenciales y un delta de tráfico 39 % menor al tráfico de estructuración y 617.800 millones pesos por otros riesgos materializados.

Por último, quiero aprovechar para informarle que, debido a los incumplimientos de la Gobernación, la ANI se vio en la necesidad de instaurar demanda en contra de la Gobernación de Antioquia por el no cumplimiento del Convenio 006 de 1996 al no entregar la estación del peaje Niquía, el cual fue vandalizado en mayo del 2021 bajo la tenencia de la Gobernación y debía ser entregado a la Nación en agosto de 2021. Por la no entrega de este peaje se condenó a la ANI a pagar al concesionario la suma de 67.000 millones de pesos para el periodo agosto 2021 y marzo 2023, razón por la cual se solicita esta pretensión de condena en contra de la Gobernación, así como la liquidación del convenio interadministrativo.



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20246000262411



08-03-2024

De no lograr la instalación del peaje Niquía, la ANI deberá reconocer al concesionario el tráfico que circule por la caseta de peaje, lo que puede significar pretensiones a favor del concesionario en una cuantía estimada de hasta 770.137 millones de pesos (precios constantes del 2023).

No sobra mencionar que la intervención del Gobierno nacional se desarrolla en atención a lo establecido en la Ley 105 de 1993 ***“por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencia y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”***, que señala en los artículos 12, 16 y 17 las competencias sobre la infraestructura de transporte, estableciendo que las vías nacionales son aquellas a cargo de la Nación, las vías departamentales a cargo de los departamentos, y las vías municipales y distritales a cargo de los municipios.

De la misma manera, el artículo 19 de la citada ley señala: ***“Corresponde a la Nación y a las Entidades Territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente Ley”***; y el artículo 20 reza: ***“Corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del orden nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las entidades territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción”***.

Es importante indicar que la precitada Ley en su artículo 15 señala que los planes de expansión de la red de transporte a cargo de la Nación deberán contener como mínimo lo siguiente: ***“(…) a. La conveniencia de hacer inversiones en nueva infraestructura vial nacional, de acuerdo con las prioridades del Plan Nacional de Desarrollo (…).”***

No sobra recordar que la Ley 2294 de 2023, correspondiente al Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 y sus bases como parte integral de la ley, incluyen la concurrencia de las fuentes en los diferentes niveles de gobierno como un imperativo para el desarrollo de proyectos estratégicos y es explícita en que la “administración de los recursos públicos debe basarse en el principio de eficiencia, buscando que su asignación se haga con base en la evidencia, al menor costo posible y promoviendo la equidad y justicia social.” Además de que “(…) las acciones estatales deben fortalecer la concurrencia de las fuentes de financiación de los diferentes niveles de gobierno, para romper las barreras que impiden formular e implementar programas y proyectos estratégicos de escala

