

Por medio de la cual se incrementan las tarifas de las estaciones de peaje del Contrato de Concesión 016 de 2025, como mecanismo de compensación por Riesgo en el Proyecto Vial de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada Conexión Antioquia – Bolívar.

LA MINISTRA DE TRANSPORTE

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

CONSIDERANDO

Que el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones", modificado por el artículo 1º de la Ley 787 de 2002, establece, entre otras disposiciones, que para la construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con recursos del Presupuesto Nacional y del cobro a los usuarios por el uso de dicha infraestructura mediante peajes, tarifas y tasas.

Que el Ministerio de Transporte tiene, entre otras, la función de "Establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transporte, excepto el aéreo (...)", según el Decreto 087 de 2011, "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias", artículo 6, numeral 15.

Que la Agencia Nacional de Infraestructura tiene la función de identificar, evaluar la viabilidad, y proponer iniciativas de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el desarrollo de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos y relacionados, así como elaborar los estudios para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización y otras modalidades de retribución por el diseño, construcción, operación, explotación, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura relacionada con los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo, según el Decreto 4165 de 2011, artículo 4º, numerales 1º y 5º.

Que el presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura tiene la función de proponer al Ministerio de Transporte o a las entidades competentes, las tarifas de peajes y tasas a cobrar por el uso de las áreas e infraestructura de transporte que haga parte de proyectos a cargo de la Agencia, según el Decreto 746 del 2022, Por el cual se modifica la estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura y se determinan las funciones de sus dependencias, artículo 5, numeral 34.

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

Que, la Agencia Nacional de Infraestructura suscribió el Contrato de Concesión de Asociación Público Privada de iniciativa privada 016 de 2015, cuyo objeto es "El otorgamiento de una concesión para la Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Operación y Mantenimiento del sistema vial para la conexión de los departamentos Antioquia-Bolívar", con acta de inicio del día 27 de noviembre de 2015.

Que el Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), mediante radicado ANI 20251000050231 del 13-02-2025, propuso al Ministerio de Transporte evaluar un incremento en las tarifas de las estaciones de peaje del Contrato de Concesión No. 016 de 2025, como mecanismo de compensación por el riesgo en el Proyecto Vial de Asociación Público-Privada de Iniciativa Privada Conexión Antioquia – Bolívar. Para sustentar su solicitud, adjuntó un oficio del Vicepresidente de la ANI, con radicado ANI 20253050020903 del 29-01-2025, el cual contiene los fundamentos técnicos, jurídicos y financieros que justifican la aplicación del Mecanismo de Incremento de Estaciones de Peaje y Tarifas, los

Por medio de la cual se incrementan las tarifas de las estaciones de peaje del Contrato de Concesión 016 de 2025, como mecanismo de compensación por Riesgo en el Proyecto Vial de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada Conexión Antioquia – Bolívar.

cuales se resumen a continuación:

Antecedentes

Que el Vicepresidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), en relación con las situaciones que han materializado riesgos en la ejecución del contrato, señaló lo siguiente (P. 2):

“En la ejecución del Contrato de Concesión, se han presentado diferentes situaciones que han materializado riesgos a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, como entidad contratante, y los cuales se encuentran activos y son objeto de compensación al Concesionario, como lo son:

- i) Compensación por Tarifas Diferenciales: Tarifas especiales otorgadas mediante resolución aplicadas en los peajes Maguitos, Cedros, Mata de Caña y Purgatorio.
- ii) Imposibilidad del recaudo del Peaje de la Caimanera: Este peaje, que tiene un valor establecido de \$153.152.035.965 en Valor Presente de Ingresos Proyectados (VPRP), representa el riesgo con mayor impacto debido a la no operación del peaje en la ubicación contractual.
- iii) Efectos aplicación Decreto 050 de 2023: Pendiente compensación correspondiente a los ajustes tarifarios del año 2024.
- iv) Riesgo por sobre costo Ambiental: Valor de la porción asumida por la ANI, frente al presupuesto superior al 120% inicialmente previsto”.

Secciones del Contrato de Concesión sobre el Mecanismo de Incremento de Estaciones de Peajes y Tarifas

Que el Vicepresidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), en relación con las secciones del Contrato de Concesión 016 de 2015, relevantes para la presente resolución señaló lo siguiente (Página 2-5):

“Lo anterior, como se indicó, han materializado los riesgos a cargo de la Agencia previstos en la Sección 13.3 de la Parte General del Contrato que los mismos deben ser compensados en los términos de esta misma sección, y que a continuación se señalan:

“13.3 Riesgos de la ANI

Salvo que la Parte Especial prevea otra cosa, los siguientes son los riesgos asignados a la ANI, además de los que le sean asignados en otras partes del Contrato (incluyendo sus Apéndices y Anexos):

[...]

(e) Los efectos desfavorables de modificaciones a las tarifas previstas en la Resolución de Peaje, la implementación de tarifas diferenciales en las Estaciones de Peaje existentes y/o nuevas Estaciones de Peaje, en las vías que hacen parte del Proyecto o, en general, cualquier cambio en la estructura tarifaria prevista en el Contrato Parte Especial. Para efectos de compensar el Valor de la Materialización de este Riesgo, se hará uso de los Mecanismos para la Compensación por Riesgos, contemplados en la Sección 3.2 de esta Parte General.

[...]

(g) Los efectos desfavorables derivados de que, por razones no imputables al Concesionario, se haga imposible la instalación de las Estaciones de Peaje nuevas indicadas en el Apéndice Técnico 1, o en general, se haga imposible el recaudo en las Estaciones de Peaje. Para efectos de compensar el Valor de la Materialización de este Riesgo, se hará uso de los Mecanismos para la Compensación por Riesgos, contemplados en la Sección 3.2 de esta Parte General.

Por medio de la cual se incrementan las tarifas de las estaciones de peaje del Contrato de Concesión 016 de 2025, como mecanismo de compensación por Riesgo en el Proyecto Vial de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada Conexión Antioquia – Bolívar.

[...]

(m) Parcialmente, los efectos desfavorables del riesgo de insuficiencia del Valor Estimado para Compensaciones Ambientales, en tanto la asunción de este riesgo conlleva, exclusivamente, la obligación de la ANI de hacer las compensaciones de lo que corresponda al porcentaje en que la ANI asume dicho riesgo, en las condiciones y plazos previstos expresamente en este Contrato, estrictamente de conformidad con lo previsto en la Sección 8.1(e) de esta Parte General.” (Subrayado fuera de texto.)

Así mismo, la Sección 3.2 Compensación por Riesgo de la Parte General del Contrato de Concesión, en su literal (b), establece los mecanismos de compensación, así:

“(b) Mecanismos para la Compensación por Riesgo. Los mecanismos para el reconocimiento de la Compensación por Riesgo por Sobre Costo y Menor recaudo a favor del Concesionario, cuando sean aplicables, serán los siguientes:

(i) Subcuenta Autónoma de Soporte.

(ii) Subcuentas de Excedentes ANI del Patrimonio Autónomo.

(iii) Incremento de Estaciones de Peaje y/o tarifas establecidas en el Contrato Parte Especial.

(iv) Modificación del Alcance del Proyecto.

(v) Aumento del valor presente de Recaudo de Peaje -VPIPr- mediante ampliación del plazo.” (Subrayado fuera de texto).

De igual forma, el literal (g), señala el reconocimiento de la compensación por Riesgos por Sobre Costo y Menor recaudo, a saber:

“(g) El reconocimiento de la Compensación por Riesgo por Sobre Costo y Menor recaudo, se hará conforme a los Mecanismos para la Compensación por Riesgo que se señalan a continuación y en el siguiente orden:

(i) Mecanismo de Subcuenta Autónoma de Soporte. Los recursos disponibles en la Subcuenta Autónoma de Soporte se destinarán para atender la Compensación por Riesgo.

Estos recursos se trasladarán automáticamente de la Subcuenta Autónoma de Soporte a la Cuenta Proyecto o al(los) Patrimonio(s) Autónomo(s)-Deuda o directamente a los Cesionarios Especiales, tal y como se prevé en el Apéndice Financiero 2, de conformidad con las instrucciones que al efecto imparta el Concesionario.

Los recursos disponibles en la Subcuenta Autónoma de Soporte, luego de aplicar lo establecido en la Sección 3.2 (g)(i), se destinarán de conformidad con lo establecido en la Sección 3.15(h)(v).

(ii) Mecanismo de Subcuenta de Excedentes del Patrimonio Autónomo. La Compensación por Riesgo se reconocerá al Concesionario mediante el traslado de recursos existentes en la Subcuenta Excedentes del Patrimonio Autónomo de que trata la Sección 3.15(h)(vii) a la Cuenta Proyecto.

(ii) Mecanismo de Incremento de Estaciones de Peajes y tarifas. La Compensación por Riesgo se reconocerá al Concesionario mediante el incremento de las tarifas de las Estaciones de Peajes y/o la instalación de estaciones de peaje adicionales que permitan al Concesionario la obtención del VPIPr; éste último será calculado de conformidad con el procedimiento establecido en la Sección 3.2(b)(iii) de esta Parte General. Este mecanismo deberá ser implementado y puesto en marcha a más tardar dentro de los seis (6) Meses contados a partir de la fecha de suscripción del Acta de Cálculo de la Compensación por Riesgo, en la cual se evidencie que se han

Por medio de la cual se incrementan las tarifas de las estaciones de peaje del Contrato de Concesión 016 de 2025, como mecanismo de compensación por Riesgo en el Proyecto Vial de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada Conexión Antioquia – Bolívar.

agotado los mecanismos descritos en la Sección 3.2(b) (i) y (ii). Este mecanismo se aplicará conforme a lo establecido en la Sección 3.5 b (i) (1).

(...).”

Por lo que, la Agencia ha venido compensando al Concesionario los riesgos materializados a través de los recursos de la Subcuenta Autónoma de Soporte y Excedentes ANI, conforme lo señalado anteriormente.

Ahora bien, en el Acta de Compensación por Riesgo suscrita entre el Concesionario e Interventoría y remitida a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI el 10 de septiembre de 2024, se evidenció la insuficiencia en los recursos de la Subcuenta Autónoma de Soporte y la Subcuenta de Excedentes ANI para compensar la totalidad del Valor del Riesgo Materializado, agotándose los mecanismos señalados en los romanitos (i) y (ii) del literal (b) de la Sección 3.2 de la Parte General del Contrato de Concesión No. 016 de 2015.

El Contrato de Concesión señala que a más tardar dentro de los seis (6) Meses contados a partir de la fecha de suscripción del Acta de Cálculo de la Compensación por Riesgo, en la cual se evidencie que se han agotado los mecanismos descritos en la Sección 3.2(b) (i) y (ii), se deberá implementar el incremento de las tarifas de las Estaciones de Peajes como mecanismo de compensación subsiguiente señalado en el romanito (iii) de la Sección 3.2. (b)”.

Secciones del Contrato de Concesión con Relación al Incremento de la Estructura Tarifaria

Que el oficio del vicepresidente de la ANI, con relación a las secciones del contrato de concesión 016 de 2015 sobre el incremento de las tarifas de los peajes, indicó (P. 6 – 7) :

“Para el incremento de las tarifas de los peajes del proyecto, como mecanismo de compensación, el Contrato señala que este mecanismo se aplicará conforme a lo establecido en la Sección 3.5 b (i) (1), de la Parte General del Contrato de Concesión, que señala lo siguiente:

“El incremento de la estructura tarifaria para la compensación por riesgos se realizará de forma gradual y no excederá los porcentajes máximos permitidos por el Ministerio de Transporte.

$$Tarifa_{ajus-n} = Tarifa_{n-1} * \left(\frac{IPC_{n-1}}{IPC_{n-2}} \right) * \Delta$$

Dónde:

Tarifa _{ajus-n} =	Para cada categoría de vehículos y estación de peaje es el valor de la Tarifa Ajustada en pesos corrientes del año n.
Tarifa _{n-1} =	Para cada categoría de vehículos y estación de peaje es el valor de la Tarifa vigente, de acuerdo con la actualización del gobierno, para el año n-1.
IPC n-1 =	Índice de precios al consumidor del mes de diciembre anterior a la fecha de actualización de la tarifa para el vehículo de la categoría i, expresado con 2 dígitos decimales.
IPC n-2 =	Índice de precios al consumidor del mes diciembre de dos años previos a la fecha de actualización de la tarifa, expresado con 2 dígitos decimales.
Δ	Factor de Ajuste gradual para el aumento de la tarifa del año en que se realiza el cálculo, expresado con 2 dígitos decimales. Este Factor de Ajuste nunca será superior al uno punto cero cinco (1,05).

La fórmula de ajuste tarifario antes señalada tiene como propósito principal garantizar que el incremento tarifario se realice teniendo en cuenta la inflación, dado que, al considerar el Índice de Precios al Consumidor (IPC) como base para el cálculo y el factor de ajuste gradual Δ\Delta, busca evitar aumentos tarifarios abruptos que

Por medio de la cual se incrementan las tarifas de las estaciones de peaje del Contrato de Concesión 016 de 2025, como mecanismo de compensación por Riesgo en el Proyecto Vial de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada Conexión Antioquia – Bolívar.

podrían afectar negativamente a los usuarios de la vía. De esta manera, la fórmula busca equilibrar los intereses de las partes involucradas, promoviendo la sostenibilidad financiera del proyecto y no generar una afectación a los usuarios de incrementos desproporcionados en las tarifas.

Adicionalmente, para revisar los escenarios de incrementos de tarifas, se tiene en cuenta que a las tarifas de los peajes se les realizó el incremento pendiente por los efectos del Decreto 050 del 2023 (4,64%) y el incremento del IPC del año 2024 (5,2%), lo cual generó para el año 2025 un incremento alrededor del 10%.

Así las cosas y con el fin de proponer un incremento tarifario sostenible socialmente en las tarifas de peaje, considerando factores económicos como la inflación y limitando incrementos abruptos que puedan afectar a los usuarios y desincentivar el tránsito por las vías concesionadas, se plantea realizar el incremento tarifario del 2% adicional al IPC de cada año, a partir de la vigencia del 2026 y hasta el año 2034 inclusive.

Estos incrementos propuestos permitirán su aplicabilidad año a año aun cuando se cuenten con inflaciones altas, dado que los aumentos anuales son relativamente constantes, con valores incrementales que oscilan entre \$500 y \$1.200 para las categorías I, II y III y los \$3000 a \$6200 para la categoría IV, V, VI y VII en cada periodo. Si bien el porcentaje de incremento es igual en todas las categorías, el aumento nominal depende del valor inicial el cual aumenta desde la categoría I a la VII.

El incremento constante y equilibrado del 2% adicional al IPC, permiten implementar el mecanismo de compensación establecido contractualmente, y generar los recursos que le permitan a la Agencia continuar compensando al Concesionario por la materialización de los riesgos a cargo de la Entidad.

Por lo anterior, el incremento se realizaría a las estaciones de peaje establecidas en el Contrato de Concesión 016 de 2015, conforme se relacionan en la siguiente tabla

Tabla 1 Estaciones de peaje con incrementos tarifarios del 2% adicional al IPC desde el año 2026 al año 2034, inclusive.

Contrato de Concesión	Proyecto de concesión	Peaje	Resolución
016 de 2015	IP Conexión Antioquia – Bolívar	La Apartada	Resolución 1884 de 2015
		Manguitos	
		Mata de Caña	
		San Onofre	
		La Caimanera	
		Los Cedros	
		San Carlos	

Conceptos de las Gerencias de la Agencia Nacional de Infraestructura

Que el vicepresidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) presentó en su análisis cuatro conceptos emitidos por distintas áreas de dicha entidad y el concepto de la interventoría, los cuales justifican la medida de incrementos tarifarios del 2% adicional al IPC desde el año 2026 al año 2034. Estos conceptos corresponden a los ámbitos financiero, jurídico, de la gerencia técnica, gerencia social e interventoría, y se resumen en la siguiente tabla.

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*

RAD_S

Por medio de la cual se incrementan las tarifas de las estaciones de peaje del Contrato de Concesión 016 de 2025, como mecanismo de compensación por Riesgo en el Proyecto Vial de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada Conexión Antioquia – Bolívar.

CONCEPTOS GERENCIAS ANI	RESUMEN
Concepto G.I.T Riesgos ANI (Páginas 8-10)	"Se debe anotar que, este escenario corresponde a la aplicación del mecanismo de compensación, contemplado en la Sección Numeral 3.2 literal (g)4 de la Parte General del Contrato de Concesión N.o 016 de 2015 y en los plazos contemplados para su aplicación. Finalmente, y como se ha informado, la Entidad está haciendo todos los esfuerzos por aplicar los mecanismos de compensación definidos en el Contrato de Concesión No. 016 de 2015, por lo tanto, desde el G.I.T. de Riesgos se considera procedente la aplicación de dicho mecanismo de compensación lo cual permitirá compensar los riesgos que a la fecha se encuentran materializados, y de igual forma, procura mantener la continuidad y ejecución del proyecto de concesión." (Páginas 9-10)
Concepto de la Gerencia Financiera ANI (Página 10)	"ii) Incremento de estaciones de peaje y/o tarifas establecidas en el contrato de concesión. Desde la Agencia y la Interventoría del proyecto se realizaron simulaciones financieras con el fin de determinar el incremento que mitigaría el efecto de las compensaciones a reconocer al concesionario por los riesgos materializados. Como resultado de estas simulaciones, <u>se concluyó que si a la tarifa contractual que se actualiza anualmente el 16 de enero de cada vigencia de acuerdo a la sección 4.2 (e) de la parte especial del contrato de concesión, se le aplica un incremento un adicional del 2% anual para los años 2025 a 2033 (es decir, 8 años) en las estaciones de peaje del proyecto, se lograrían obtener los recursos necesarios para reconocer al concesionario el derecho económico correspondiente a las compensaciones por riesgos.</u> Por lo anterior, y en lo que respecta al efecto financiero dentro del contrato, la Gerencia Financiera y en línea con el concepto emitido por la interventoría del proyecto mediante radicado ANI.20244091575452 del 16 de diciembre de 2024; considera viable la propuesta de incremento a la estructura tarifaria de las estaciones de peaje del proyecto, sin perjuicio de los análisis técnicos, de riesgos y jurídicos que deban realizarse respecto a la procedencia de la modificación planteada." (Página 10)
Concepto de la Gerencia Jurídica ANI (Páginas 10-15)	"En este sentido, con el fin de cumplir lo establecido en el Contrato de Concesión, esta Gerencia considera viable la expedición del acto administrativo que permita realizar dicha alza de manera progresiva, sin perjuicio del análisis y revisión de las áreas de apoyo financiero, técnico y de riesgos sobre los incrementos correspondientes. (...) 4. Concepto del Equipo Asesoría de Gestión Contractual 3 sobre el caso concreto. (...) Por lo anterior, y bajo el estado actual del proyecto, es claro para esta Gerencia que, desde el componente jurídico contractual, es viable la aplicación de lo dispuesto en el romanito (iii) del literal (b) de la Sección 3.2. de la Parte General del Contrato la cual contempla la posibilidad de realizar el incremento de Peajes y/o tarifas del contrato como mecanismo no líquido de compensación de riesgos. Así pues es posible considerar que ante la situación que actualmente enfrenta el contrato de concesión en punto de la materialización de riesgos a cargo de la Entidad y la necesidad de reconocer el derecho económico a que tiene derecho el concesionario (compensación por riesgo), es claro que según el tenor literal del Contrato de Concesión, el incremento de las tarifas de peaje como mecanismo para compensación por riesgo, puede ser uno de los remedios contractualmente previstos ante la insuficiencia de las subcuentas autónoma de soporte y excedentes ANI para tal fin". (Página 14)
Concepto de la Gerencia Técnica (Páginas 15-18)	"CONCLUSIÓN: En virtud de lo establecido en el Contrato de Concesión No. 016 de 2015 y de acuerdo con los riesgos materializados durante la ejecución del proyecto IP Conexión Antioquia – Bolívar, tales como la imposibilidad del recaudo en la estación de peaje La Caimanera, la implementación de tarifas diferenciales y los efectos derivados del Decreto 050 de 2023 y los riesgos por sobre costo Ambiental, se evidencia la necesidad de implementar el mecanismo de incremento gradual de tarifas en las estaciones de peaje como medida de compensación. Dicho ajuste, <u>consistente en un incremento del 2% adicional al IPC anual desde el año 2025 hasta el 2032</u>, permitiendo que la Agencia cumpla con las obligaciones contractuales a cargo". (Página 18)
Concepto de la Gerencia Social (Página 19)	"2.8.3 Concepto social Desde el GIT Social comprende que la medida propuesta, relacionada con el aumento gradual del 2% anual en los peajes del proyecto IP Conexión Antioquia-Bolívar durante un período de 8 años, <u>se basa en la activación de los mecanismos de compensación establecidos dentro del proyecto.</u>

Por medio de la cual se incrementan las tarifas de las estaciones de peaje del Contrato de Concesión 016 de 2025, como mecanismo de compensación por Riesgo en el Proyecto Vial de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada Conexión Antioquia – Bolívar.

CONCEPTOS GERENCIAS ANI	RESUMEN
	En conclusión, desde el GIT Social, consideramos que la implementación de este incremento gradual en los peajes a lo largo del período estipulado desde el 2025 al 2032 es viable y beneficiosa. Esta medida permitirá al proyecto abordar los riesgos potenciales de manera eficaz y, al mismo tiempo, garantizar una transición socialmente responsable para los usuarios del sistema de transporte”. (P. 19)
Concepto de la Interventoría (Páginas 19 - 26)	“Nótese entonces que ante la situación que actualmente enfrenta el contrato de concesión en punto de la materialización de riesgos a cargo de la Entidad y la necesidad de reconocer el derecho económico a que tiene derecho el concesionario (compensación por riesgo), es claro que según el tenor literal del Contrato de Concesión, el incremento de las tarifas de peaje como mecanismo para compensación por riesgo, puede ser uno de los remedios contractualmente previstos ante la insuficiencia de las subcuentas autónoma de soporte y excedentes ANI para tal fin. Así las cosas, y bajo el entendido de que con el incremento de tarifas de peaje que se adoptará mediante el acto administrativo cuyo proyecto elaborará la ANI y eventualmente expedirá el Ministerio de Transporte se pretende la obtención de recursos para la compensación por riesgos, es posible concluir que la futura decisión encuentra respaldo en el tenor literal del contrato de concesión, por lo que en principio, se considera que el incremento gradual de tarifas que plantea la ANI en su solicitud de concepto es procedente.” (Página 24)

ANALISIS DE LA SOLICITUD

Que con base en la información de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, y según el Contrato de Concesión 016 de 2015, la activación del Mecanismo de Incremento de Estaciones de Peaje y Tarifas (Mecanismo III) requiere el cumplimiento de tres condiciones: primero, deben haberse agotado los Mecanismos (i) y (ii) previstos en la Sección 3.2, literal (g); segundo, debe suscribirse el Acta de Cálculo de Compensación por Riesgo; y tercero, la implementación del mecanismo debe realizarse dentro de los seis (6) meses siguientes a la suscripción de dicha acta.

Que de acuerdo con la información suministrada por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), se ha verificado el cumplimiento de los primeros dos requisitos exigidos por el contrato de concesión para la activación del Mecanismo de Incremento de Estaciones de Peaje y Tarifas. En primer lugar, se ha constatado que los Mecanismos (i) y (ii) previstos en la Sección 3.2, literal (g), han sido aplicados. En segundo lugar, el 10 de septiembre de 2024 se suscribió el Acta de Cálculo de Compensación por Riesgo, en la que se evidencia el agotamiento de los mecanismos previos y se justifica la necesidad de implementar el Mecanismo III.

En cuanto al tercer requisito, el contrato de concesión establece que la implementación del mecanismo debe realizarse dentro de los seis (6) meses siguientes a la suscripción del acta. En este sentido, el plazo para su adopción vencería el 10 de marzo de 2025.

Que la Oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte, mediante oficio del 28 de febrero de 2025, emitió concepto de viabilidad de la presente resolución.

Que este Ministerio acepta el análisis presentado por la Agencia Nacional de Infraestructura y concluye que se configuran las condiciones para proceder con la adopción del Mecanismo de Incremento de Estaciones de Peajes y tarifas.

Que el contenido de la presente resolución fue publicado del 27 de febrero al 3 de marzo de 2025, en la página web del Ministerio de Transporte, en cumplimiento de lo determinado en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011. Durante el término de publicación no se recibieron comentarios, observaciones y/o propuestas al proyecto de acto administrativo que fueron debidamente atendidas.

Por medio de la cual se incrementan las tarifas de las estaciones de peaje del Contrato de Concesión 016 de 2025, como mecanismo de compensación por Riesgo en el Proyecto Vial de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada Conexión Antioquia – Bolívar.

En mérito de lo expuesto

RESUELVE:

ARTÍCULO 1: Incrementar las tarifas de las estaciones de peaje del Contrato de Concesión 016 de 2025, como mecanismo de compensación por Riesgo en el Proyecto Vial de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada Conexión Antioquia – Bolívar.

El incremento tarifario en las estaciones de peaje corresponderá al 2% adicional al IPC indicado por el Departamento Nacional de Estadística (DANE), a partir del año 2026 y hasta el año 2034, inclusive. Las cuales serán actualizadas el dieciséis (16) de enero de cada año conforme la regulación contractual establecida para este último.

PARAGRAFO: Las tarifas resultantes del incremento de peaje previstas en esta resolución deberán ser ajustadas a la centena más cercana, de acuerdo con lo señalado en el Contrato de Concesión 016 de 2015.

ARTÍCULO 2: La presente Resolución rige a partir del día siguiente de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,