

Manizales, abril 14 de 2.025

Doctores:

María Fernanda López Mantilla

MINISTRA DE TRANSPORTE

Oscar Javier Torres Yarzagaray

PRESIDENTE AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI

Bogotá D.C.

ASUNTO: PROYECTO IP CONEXIÓN CENTRO: NO CONFORMIDAD CON LA CONSTITUCIÓN Y LA LEY; ARTÍCULO 3 DE LA LEY 1508/2012; DOS ALTERNATIVAS PARA SU CORRECCIÓN.

Respetados doctores:

El pasado martes 25 de marzo en la rendición de cuentas adelantada en la Comisión Sexta del Honorable Senado de la República a la cual Ustedes asistieron, en breve presentación que realicé, manifesté la preocupación que desde los puntos de vista social y económico genera la marcada inequidad que se evidencia en el proyecto IP Conexión Centro presentado por el Originador ODINSA y la no conformidad del mismo con la Constitución Nacional y la Ley, lo que le convierte en un proyecto legalmente inviable.

Concesión o reversión de la actual infraestructura vial de Autopistas del Café.

Para analizar diferentes alternativas de proyectos a ejecutar a partir del año 2.027 en la infraestructura vial actualmente a cargo de Autopistas del Café, es necesario conocer si el análisis adelantado por la Nación recomienda que tal infraestructura será revertida a la Nación quedando a cargo de INVIAS para su mantenimiento o si ella sería sujeto de una nueva Alianza Público Privada.

En respuesta a un derecho de petición presentado por el suscrito, el pasado 22 de marzo de 2.025 respondió la ANI:

“Sobre lo indicado en el Artículo 34 de la Ley 1508 de 2012, respecto al estudio que le permita tomar la decisión de iniciar el proceso licitatorio para la celebración de un nuevo contrato o de dejar que el proyecto revierta a la Nación, es pertinente indicar que la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT, realizó dicho análisis con el objetivo de orientar al sector respecto a la planificación de los proyectos en infraestructura de transporte del país conforme sus funciones, por lo que en dicho estudio para el tramo Armenia – Pereira – Manizales se informa lo siguiente:

“En conclusión, el análisis multicriterio y financiero permiten identificar el método de contratación recomendado para este corredor es a través de una APP. (...)”

Lo que deja claro que en concepto de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT, la mejor alternativa para el corredor Armenia – Pereira – Manizales es una APP que bien podría ser de origen Público o Privado a cargo de la ANI o inclusive, una concesión liderada por INVIAS en

asocio con Entidades Públicas Regionales, es decir Entidades de los departamentos de Valle del Cauca, Quindío, Risaralda y Caldas. La claridad en este asunto, nos permite a los habitantes del Eje Cafetero concentrar nuestros esfuerzos e ideas en una nueva APP.

Observo que en la respuesta que fue dada a mi derecho de Petición, no se hace referencia la ANI al tramo Calarcá – La Paila a pesar de que la inquietud que planteé era para todo el corredor a revertir actualmente a cargo de Autopistas del Café. Podría entonces pensarse que la Nación esté considerando revertir y entregar a INVIAS el tramo Calarcá – La Paila, lo que puede dar lugar a concesionar en un contrato el corredor Armenia – Pereira – Manizales y adicionalmente, estructurar una nueva Concesión Cajamarca – Calarcá – La Paila en el corredor Bogotá - Buenaventura, idea esta que en principio considero puede ser de gran interés.

No equidad fiscal

En la IP Conexión Centro se propone mantener las estaciones de peaje y tarifas de la actual Concesión¹, tarifas que en su momento fueron calculadas para un proyecto y una realidad Regional diferentes a los actuales. Las tarifas propuestas se resumen de la siguiente manera:

TARIFA PEAJE POR KILÓMETRO Vehículos categoría I		Tarifa peaje	Kms recorridos	Costo peaje/Km Calzada	Relación costo respecto a la caseta de menor valor
Calarcá la Paila (Bogotá - Buenaventura)		\$ 15.400	59	\$ 261	100%
Pereira Armenia		\$ 20.200	37,9	\$ 533	204%
Chinchiná - Pereira		\$ 16.900	22,3	\$ 758	290%
Area Metropolitana Manizales	Manizales - Chinchiná	\$ 15.400	17,9	\$ 860	330%
	Manizales - La Manuela	\$ 15.400	15,8	\$ 975	373%
	La Manuela - Chinchiná	\$ 15.400	9,9	\$ 1.556	596%

Elaboración propia. Cálculos estimados con la información disponible

Puede observarse en el cuadro anterior que Los usuarios del corredor del Eje Cafetero, pagarían por peaje / kilómetro recorrido entre el 204% y el 596% de lo que pagarían los usuarios del corredor Bogotá – Buenaventura tramo Calarcá – La Paila; adicional quienes más pagan menos obras reciben² como pude observarse en el cuadro siguiente:

TRAMO	Unidades	TOTAL	Calarcá - La Paila		Armenia - Pereira		Pereira - Manizales	
			Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
Segunda calzada	Km	76,4	62,6	82%	8,5	11%	5,3	7%
Doble calzada	Unid	1	1	100%	0	0%	0	0%
Viaductos	Km	2,3	2,3	100%	0	0%	0	0%
Nueva intersección	Unid	9	6	67%	1	11%	2	22%
Puentes	Unid	22	17	77%	3	14%	2	9%

¹ Contrato INVIAS 113 de 1.997 – Autopistas del Café.

² Es una estimación propia con base en información tomada del video de la presentación de proyecto realizada por la ANI en la Ciudad de Chinchiná en diciembre de 2.023. Se solicitó a la ANI información detallada del alcance del proyecto, la cual fue negada en virtud de la confidencialidad de la que por Ley goza la propuesta del originador.

Y quienes más pagan por peaje/kilómetro y menor cantidad de obras e inversión reciben, son quienes circularían por las vías de menor especificación y en consecuencia menor seguridad vial.

Tramo	Costo peaje/Km recorrido	Una calzada	Doble calzada	Velocidad de diseño	Especificacion Ley 105/93	
					Ancho berma	Ancho carril
Area Metropolitana Manizales	\$ 1.556,0	58%	42%	60 Km/h	No cumple	No cumple
	\$ 975,0	0%	100%	40 y 60 Km/h	No cumple	No cumple
	\$ 860,0	0%	100%	40 y 60 Km/h	No cumple	No cumple
Pereira - Chinchiná	\$ 758,0	0%	100%	60 Km/h	No cumple	No cumple
Armenia - Pereira	\$ 533,0	0%	100%	60 Km/h	No cumple	No cumple
Calarcá - La Paila	\$ 261,0	0%	100%	60 - 80 Km/h	SI CUMPLE	SI CUMPLE

Quedando en evidencia la palmaria inequidad de la que adolece el proyecto IP Conexión Centro, inequidad esta que como a continuación se muestra también impacta negativamente: el costo peaje/kilómetro de los habitantes de otros nueve Municipios categorías 4, 5 y 6 del Occidente de Caldas; la movilidad de esos Ciudadanos de bajos ingresos desde y hacia la capital de Departamento; la competitividad de Caldas y la integración departamental.

TRAMO MANIZALES A:	Tarifa/km	Comparado tarifa Calarcá - La Paila
Cruce a San Jose	\$ 381	146%
Cruce a Belalcazar	\$ 381	146%
Cruce a Risaralda	\$ 381	146%
Cruce a Anserma	\$ 657	252%
Cruce a Viterbo	\$ 603	231%
Crue a Supia	\$ 473	181%
Cruce a Riosucio	\$ 473	181%
Cruce a Marmato	\$ 391	150%
Cruce a La Merced	\$ 495	190%

Para el cálculo se incluyen los peajes de las Estaciones San Bernardo – IP Conexión Centro, Guaico – Concesión Pacifico 3 e Irra – Concesión Pacifico 3

Ahora bien, los ciudadanos estamos obligados a contribuir con el financiamiento de estas obras con el pago de un peaje, pero dentro de un concepto de justicia y equidad. Dice la Constitución Política de Colombia:

“ARTICULO 95. La calidad de colombiano enaltece a todos los miembros de la comunidad nacional. Todos están en el deber de engrandecerla y dignificarla. El ejercicio de los derechos y libertades reconocidos en esta Constitución implica responsabilidades.

Toda persona está obligada a cumplir la Constitución y las leyes.

Son deberes de la persona y del ciudadano:

.....

9. Contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad.” (subraya es mía)

Principio este que reitera la Constitución en su Artículo 363:

“ARTICULO 363. El sistema tributario se funda en los principios de equidad, eficiencia y progresividad”.

Dejando adicionalmente claro la misma Constitución Nacional en su Artículo 338 que esas tasas que se cobran a los contribuyentes, son para recuperar los costos de los servicios prestados y beneficios que se les proporcione.

“La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen; pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos” (subraya es mía).

Contrario a la Constitución, el proyecto de la IP Conexión Centro propone cobrar una alta tasa impositiva a los usuarios de los tramos Manizales – Pereira y Pereira – Armenia, para hacer unas inversiones sustancialmente superiores, con más altas especificaciones y prestar un mejor servicio en el tramo Calarcá – La Paila del corredor Bogotá – Buenaventura que es el que menos peaje por kilómetro paga. Es evidente que las tarifas planteadas son contrarias al mandato Constitucional.

Incumplimiento del Artículo 21 de la Ley 105 de 1.993 y Jurisprudencia de la Corte Constitucional.

El Originador propone para la IP Conexión Centro mantener la ubicación y tasa impositiva – tarifa de las actuales estaciones de peaje del contrato INVIAS 113 de 1.997 – Autopistas del Café, tarifas que fueron calculadas en su momento para unas inversiones y condiciones de proyecto radicalmente diferentes a las actuales, desconociendo los ya citados artículos de la Constitución Nacional y el Artículo 21 de la Ley 105 de 1.993 que ordena:

“ARTÍCULO 21. Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación.

.....

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:

.....

d. Las tasas de peajes serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación.

e. Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valorización, en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.”

Como puede observarse en los cuadros presentados en el aparte anterior, las tarifas propuestas por el Originador para los diferentes tramos de vía son las mismas del contrato INVIAS 113/97 que termina en febrero de 2.027; no han sido calculadas para recuperar los costos de los servicios que se prestarían en cada tramo de la IP Conexión Centro, como tampoco están en proporción a las distancias recorridas; solo guardan proporción con las características vehiculares.

Respecto a este asunto, analizando el Artículo 21 de la Ley 105 de 1.993 señala la Corte Constitucional en su Sentencia C-482-96.

“Al establecer que las tarifas serán diferenciales, y se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y los costos de operación, la ley traza unas reglas suficientes para la actuación de las autoridades competentes. La distancia recorrida, sumada a las características del vehículo y a los costos de operación, permite señalar hechos o factores como el deterioro de la vía, causado por su uso, o el beneficio que recibe el usuario. Esta disposición, racionalmente interpretada, no permite la arbitrariedad en la fijación de las tasas o tarifas.”

Las tarifas diferenciales, además, demuestran que la ley se funda en la aplicación del principio de igualdad, al imponer un trato diferente, según el beneficio o provecho que reciba el usuario.

Finalmente, el literal e) obliga a las autoridades encargadas de la determinación del peaje y de las tasas de valorización, a obrar con sujeción a un criterio de equidad fiscal. Y no se diga que ésta es una expresión ambigua o carente de contenido. Hacerlo, implicaría sostener, erróneamente, que también son ambiguas o carecen de contenido las referencias expresas a la equidad en el sistema tributario, que aparecen en la Constitución (artículos 95, numeral 9, y 363, inciso primero)” (subraya y negrilla son más)

Precedente de inequidad en inversiones Autopistas del Café.

Cuando a finales de los años 90 del siglo pasado se establecieron las inversiones y tarifas de peaje de la entonces naciente Autopistas del Café, se buscó que el recaudo y las inversiones en los tramos de carretera asociados a cada estación de peaje cumplieren el mandato Constitucional de equidad.

Con el transcurrir del tiempo, el contrato de Concesión INVIAS 113 de 1.997 fue sometido a más de una veintena de modificaciones llevando a que finalmente el costo histórico (en millones de pesos) acumulado de operación, mantenimiento e inversión, fuera en cifras generales³ como el que a continuación se muestra.

³ El cuadro es solo un indicador de orden de magnitud, pues: a) fue elaborado por el suscrito con base en la información disponible en el Aniscopio de la página WEB de la ANI e información de costos de operación y mantenimiento suministrados por la ANI en respuesta a derechos de petición; b) el tramo Calarcá – La Paila se incluye en la Concesión unos nueve años después de iniciado el contrato lo que genera distorsión en la información.

CAPEX Y OPEX AUTOPISTAS DEL CAFÉ SEGÚN INFORMACIÓN TOMADA DEL ANISCOPIO (Pagina web ANI)					
		CAPEX	OPEX	SUBTOTAL	
TRAMO MANIZALES PEREIRA		%			
Chinchiná - Manizales	100%	436.448,70	188.280,30	624.729,00	
Solución vial el Mandarino - Estadio Santa Rosa	100%	274.277,63	63.407,14	337.684,77	
Club de tiro- Pereira- Dosquebradas-Santa Rosa - Chinchiná	90%	275.819,67	195.074,00	470.893,67	
Subtotal Manizales - Pereira		986.546,00	446.761,44	1.433.307,44	45,0%
		68,8%	31,2%		
TRAMO PEREIRA ARMENIA					
Armenia - Rio Barbas - Club de tiro		395.379,74	176.636,17	572.015,91	18,0%
		69,1%	30,9%		
ZONA URBANA MUNICIPIOS PEREIRA Y DOSQUEBRADAS					
Variante troncal de occidente		178.284,65	86.052,54	264.337,19	
Vriante sur de Pereira		193.268,08	85.405,53	278.673,61	
Club de tiro- Pereira- Dosquebradas-Santa Rosa - Chinchiná	10%	30.646,63	21.674,89	52.321,52	
Subtotal en la zona urbana Pereira - Dosquebradas		402.199,36	193.132,96	595.332,32	18,7%
		67,6%	32,4%		
TRAMO CALARCÁ LA PAILA					
Calarcá - La Paila		182.775,14	403.088,23	585.863,37	18,4%
		31,2%	68,8%		
TOTAL		1.966.900,24	1.219.618,80	3.186.519,04	100%
		62%	38%		

Nota: el porcentaje 90% - 10% en el tramo Club de Tiro - Pereira - Dosquebradas - Chincina es una estimación del autor.

Comparando el porcentaje del recaudo por cada tramo respecto al recaudo total de los últimos años con el porcentaje de inversión por tramo con respecto a la inversión histórica total en la concesión, tenemos el siguiente comparativo en orden de magnitud⁴:

TRAMO	% CAPEX + OPEX	% RECAUDO
Manizales - Pereira	45,0%	47,6%
Urbano Pereira - Dosquebradas	18,0%	0,0%
Pereira - Armenia	18,7%	27,0%
Calarcá - La Paila	18,4%	25,4%
	100,0%	100,0%

Lo que permite señalar que, en principio, el único tramo donde si hubo razonable equidad en recaudo – inversión fue en el tramo Estación Uribe – La Romelia (o intersección mandarino no es claro) pues en este se obtuvo el 47.6% del recaudo total de la Concesión y se ejecutó el 45% de la inversión total. Los tramos Pereira – Armenia y Calarcá – La Paila, muestran inequidad en la relación recaudo – inversión - costo operación y mantenimiento pues la inversión realizada en cada uno de esos tramos como porcentaje del total invertido en toda la Concesión, fue muy inferior al porcentaje del recaudo en cada tramo respecto al recaudo total. Esta situación de inequidad deberá corregirse en la nueva Concesión.

En cumplimiento del mandato Constitucional de equidad fiscal y en pro de brindar las mismas condiciones de seguridad vial a todos los usuarios de la carretera concesionada, con el presupuesto de inversión disponible debe garantizarse un diseño homogéneo y seguro de la carretera troncal (Club de tiro – Acceso a Armenia, Estación Uribe – La Romelia y Calarcá – La Paila). Considero que,

⁴ Los valores fueron tomados del Aniscopeio, publicaciones en páginas web del Estado e información recibida como respuesta a Derechos de petición. No son cifras con trazabilidad total desde el inicio de la concesión.

si quedasen remanentes para inversión, ese dinero deberá llevarse a obras en zonas urbanas, procurando la mayor continuidad vial para los usuarios que si pagan peaje, en proporción al recaudo por tramo y previo acuerdo entre los Entes territoriales.

Incumplimiento del Artículo 13 de la Ley 105 de 1.993.

Según información recibida en respuesta a un Derecho de Petición presentado a la ANI por el suscrito, ningún segmento de vía en los tramos Armenia – Pereira - Manizales cumple actualmente con las especificaciones técnicas mínimas exigidas en los literales “a.” y “b” del Artículo 13 de la Ley 105 de 1.993 que establece:

ARTÍCULO 13.- Especificaciones de la Red Nacional de Carreteras. La red nacional de carreteras que se construya a partir de la vigencia de la presente Ley, tendrá como mínimo las siguientes especificaciones de diseño:

Ver la Resolución del Ministerio de Transporte 9000 de 2001

a. Ancho de carril: 3.65 metros.

b. Ancho de berma: 1.80 metros.

c. Máximo porcentaje de zonas restringidas para adelantar: 40 por ciento.

d. Rugosidad máxima de pavimentos 2.5 IRI (Índice de Rugosidad Internacional).

La Nación no podrá realizar inversiones en rehabilitación y construcción de carreteras Nacionales, con especificaciones promedio inferiores a las descritas, salvo que por razones técnicas y de costos no sea posible alcanzar dichas especificaciones. (subraya es mía).

Si el recaudo de las estaciones de peaje se ajusta a la Constitución y la Ley y no se mantiene la actual propuesta inequitativa de destinar la gran mayoría del recaudo para construir el tramo Calarcá – La Paila del corredor Bogotá - Buenaventura, no podrá argumentarse que por razones de costo es inviable un mejoramiento vial en los tramos de carretera Armenia – Pereira y Pereira - Manizales que en cumplimiento de la Ley:

- a. Logre que todos los tramos de carretera (no urbanos) entre Manizales y Armenia cumplan el ancho de carril y ancho de berma.
- b. Todos los tramos⁵ Armenia – Pereira – Manizales tengan una velocidad de diseño de 60 Km/hora⁶, de manera que las condiciones de velocidad y seguridad sean las mismas para todos los usuarios de la Concesión y por lo tanto, se logre para ellos una tarifa y un beneficio similar.

Importante señalar que la Ley prohíbe hacer inversiones en rehabilitación⁷ de vías que no cumplan las especificaciones indicadas en el Artículo 13 citado o lo que es lo mismo, de mantenerse la actual

⁵ No urbanos

⁶ Es posible que, por razones de costo, puntualmente unos cortos segmentos de vía que no superarían el 10% del recorrido total, en los tramos “Estación Uribe – La Trinidad”, “El Jazmín – Tarapacá” y “Santa Rosa – La Romelia” se requiera una velocidad de diseño de solo 50 km/hora

⁷ Artículo 12 Ley 1682 de 2.013: “Rehabilitación. Reconstrucción de una infraestructura de transporte para devolverla al estado inicial para la cual fue construida.”

propuesta de la IP Conexión Centro, en el tramo Manizales – Pereira – Armenia estaría prohibido por Ley ejecutar cualquier obra de rehabilitación vial mientras esas carreteras no cumplan la especificación mínima establecida. Esto lleva a que si en esos tramos no se hace un mejoramiento⁸ es decir no se mejora la especificación para que al menos cumpla la Ley, toda la carretera Manizales – Pereira - Armenia estaría condenada a solo mantenimiento⁹ por los siguientes 30 (treinta) años, lo que no solo profundizaría la inequidad y tratamiento desigual a que he venido haciendo referencia sino que tal evento, sería un generador por excelencia de accidentes y fatalidades que se irían incrementando en la medida que crezca el tráfico hasta duplicarse como estima el Originador.

Conclusión:

Es necesario ajustar el proyecto IP Conexión Centro a la Constitución y la Ley o en su defecto rechazarlo, a fin de: a) mitigar el mayor riesgo de accidentes y/o fatalidades que este somete a los usuarios de los tramos que no cumplen las especificaciones mínimas de Ley; b) evitar los perjuicios económicos e impacto negativo a la competitividad que este causaría a los Ciudadanos sometidos a una inequitativa tasa impositiva de peaje / kilómetro y c) evitar la nulidad de un potencial futuro contrato en caso de suscribirse en los actuales términos contrarios a la Constitución y la Ley.

Propuestas

Alternativa #1: Aprobar la propuesta de IP Conexión Centro con la condición de que cubra los tramos Manizales – Pereira – Armenia – Calarcá – La Paila, bajo al menos las siguientes condiciones y restricciones:

- a. Autorizar solo tres peajes localizados tan cerca de los límites interdepartamentales como técnicamente sea posible: Quindío – Valle del Cauca, Quindío – Risaralda y Caldas – Risaralda. No tres peajes dentro de una sola Área Metropolitana.
- b. Todos los usuarios paguen una tarifa similar por kilómetro/categoría vehicular. Se propone iniciar la estructuración financiera con la actual tarifa Armenia Pereira de 533 /km para Categoría I guardando las proporciones actuales para las demás categorías.
- c. Inversión en obras nuevas por cada uno de los tres tramos proporcional al recaudo en los mismos.
- d. Tener en cuenta que históricamente el mantenimiento de los tramos Armenia – Pereira y Pereira – Manizales son muy similares, del orden del 31% (treinta y uno por ciento) del recaudo total; a porcentajes similares debe llevarse el tramo Calarcá – La Paila.
- e. Todos los tramos de carretera cumplan el artículo 13 de la Ley 105 de 1 993 y los diseños se ajusten sin excepción al Manual de diseño de carreteras INVIAS 2 008.
- f. Velocidad mínima de diseño 60 km /hora en toda la concesión¹⁰, sin perjuicio de implementar mecanismos de selección objetiva o tarifarios que permitan mayor velocidad de diseño en algunos segmentos de vía.
- g. Para mitigar riesgo de reclamaciones, menor impacto a la movilidad durante la construcción e incrementar hasta en 20% (veinte por ciento) los recursos disponibles para obras sin

⁸ Artículo 12 Ley 1682 de 2.013: “Mejoramiento. Cambios en una infraestructura de transporte con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales.”

⁹ Artículo 12 Ley 1682 de 2.013: Véase las definiciones de mantenimiento de emergencia, periódico y rutinario.

¹⁰ Con la excepción puntual antes indicada.

incrementar la tarifa, el plazo de la etapa de construcción debe ser mínimo de 10 años y no de 5 años como se propone.

- h. La tarifa/km en un determinado tramo, podría incrementarse o disminuirse hasta en un 15% para mayor o menor alcance de las obras y/o total cumplimiento de especificaciones en ese mismo tramo.
- i. Priorizar la inversión en la carretera troncal y acordar la inversión del remanente del recaudo por tramo en zonas urbanas como se propone en el aparte “*Precedente de inequidad en inversiones Autopistas del Café*” de este escrito.

Llevando la anterior Alternativa a un modelo financiero básico desarrollado por el suscrito¹¹, contemplando un crecimiento de la demanda similar al presentado en la reunión de socialización del proyecto en la Ciudad de Chinchiná (diciembre 2.023), aplicando a todo el recorrido máximo la proporción histórica de CAPEX y OPEX que se ha dado en Autopistas del Café en los tramos Armenia – Pereira (no urbano) y La Romelia – Estación Uribe, se tendría una alternativa de inversión equitativa del orden que a continuación se muestra para escenarios de 5 y 10 años de duración de la etapa de construcción.

ACUMULADO 29,5 AÑOS DE CONCESIÓN				
TRAMO	% DEL RECAUDO TOTAL	% DEL DISPONIBLE PARA OBRAS	Inversión en Billones	
			5 años	10 años
Manizales - Pereira	29,1%	29,7%	\$ 1,14	\$ 1,37
Pereira - Armenia	24,2%	24,6%	\$ 0,95	\$ 1,13
Calarcá - La Paila	46,7%	45,7%	\$ 1,76	\$ 2,10
TOTAL CONCESION	100%	100%	\$ 3,85	\$ 4,60

Elaboración propia en pesos del año 2.025

Alternativa #2

Igual a la anterior excluyendo el tramo Calarcá – La Paila.

Cordial saludo



José Fernando Botero Calderón
Ingeniero Industrial, mat 1722814855CLD
Carrera 27 B # 70 – 31 Manizales
josebotero@gmail.com Cel: 3108067161

Copia:

Guido Echeverri P – Senador de la República
Henry Gutiérrez Ángel - Gobernador del Departamento de Caldas.

¹¹ Estimado de clase 3 en los términos de la norma ASTM E 2516 - 11

James Padilla García - Alcalde de Armenia

Felipe Montes Trujillo – Presidente Comité Intergremial de Caldas

Junta Área Metropolitana Centro Occidente de Risaralda.

Junta Área Metropolitana Centro Sur de Caldas

Carlos Alberto Riveros López - Alcalde de Chinchiná

Alejandro García Ríos - Representante a la Cámara por Risaralda

Juan Sebastián Gómez Gonzales - Representante a la Cámara por Caldas

Luis Alberto Giraldo F. – Diputado Asamblea Departamental Caldas.

Jonathan Marín H. - Presidente Consejo Municipal de Chinchiná.

ODINSA.

Medios de comunicación.