

¿Quiénes somos? (<https://www.las2orillas.co/quienes-somos/>)

Paute acá (<https://www.las2orillas.co/paute>)



Los millones que pierde INVIAS con el no aumento de los peajes

La gerente de Invías Mercedes Elena Gómez debe pagar \$ 1400 millones mensuales al cartagenero Menzel Amin, dueño de KMA la gran concesión que maneja 29 peajes

Por: **Adriana Arcila** (<https://www.las2orillas.co/author/adriana-arcila/>)
agosto 05, 2023



El no aumento de los peajes a cargo del Invías

(<https://www.invias.gov.co/index.php/listado-tarifas-peajes-2>) firmado por el presidente Gustavo Petro el pasado 15 de enero en su decreto 0050 de 2023, le está costado a la Nación representada en el Instituto, un pago mensual de cerca de \$ 1.400 millones que le debe girar a la Concesión encargada del cobro de los 29 peajes que actualmente tiene a su cargo, y que ha hecho uso de la cláusula de compensación por riesgo incluida en el contrato para aquellos eventos en el que se materialice un riesgo a cargo del Invías.



Peajes a cargo del Inviás

A finales de 2021, Inviás concecionó mediante el Contrato Nro 1702 de 2021 el cobro de 29 peajes a cargo de instituto a la Unión Temporal Peajes Nacionales, conformada en un 60 % por KMA Construcciones (<https://www.las2orillas.co/los-amin-de-cartagena-zares-de-los-peajes-en-colombia/>), en un 15 % por Solution SAS, en otro 15 % por Internacional de Eléctricos SAS, en un 5 % Kapsch Trafficcom Transportation Colombia y en un último 5 % a Autopistas del Sol.

El contratista recibe su pago de un porcentaje de lo recaudado por el peaje

En dicho contrato, la Unión Temporal Peajes Nacionales se comprometió a realizar la operación, administración y recaudo de la tasa de peaje con recargo electrónico (IP-REV) y recaudo manual en las estaciones de peajes, así como la operación y administración de las estaciones de pesaje, áreas administrativas y centros de control de operaciones que se encuentran a cargo de Instituto Nacional de Vías – Invias. Esto, a cambio de un porcentaje de retribución del 16.875 % calculado sobre el recaudo de tránsito que se espera circule durante la vigencia del contrato de diez años (contados desde la orden de iniciación del 4 de diciembre de 2021 y hasta la culminación de la reversión).

El contrato no tiene una erogación presupuestal, pero si un valor que corresponde al valor ofertado por el Concesionario por el cumplimiento del objeto del contrato más una adición para un total de \$ 1.023.579.023.007, y que tiene como fuente única y exclusiva al recaudo de las tasas de peajes de las diferentes estaciones de peaje, multiplicado por el porcentaje de contraprestación descontando el valor del fondo de seguridad vial – Fosevi.

El contrato considera como retribuir al concesionario riegos como modificaciones a las tarifas previstas

El no aumento de los peajes para el año 2023, le ha significado al concesionario menos ingresos de lo que en su modelo económico calculó al momento de realizar la oferta, situación que el Contrato considera como un factor de riesgo del Invías en la ecuación contractual y corrige mediante el punto 11.3. Riegos del Invías, literal c y d, cuando indica:

"(c) Los efectos desfavorables o favorables de modificaciones a las tarifas previstas en la Resoluciones de Peajes, la implementación de nuevas tarifas diferenciales en las Estaciones de Peaje existentes, en las vías que hacen parte del Proyecto o, en general, cualquier cambio en la estructura, categorías y valores tarifarios previstos en las Resoluciones de Peaje. Lo anterior, en la medida que la asunción de este riesgo conlleva, exclusivamente, la obligación de realizar la compensación por medio del mecanismo de compensación de riesgos de acuerdo con lo establecido en esta Parte General cuando se presente la modificación de las tarifas.

(d) Las implicaciones económicas por demoras en la autorización por parte del Ministerio de Transporte para el incremento de las tarifas, impidiendo de esta manera lo estipulado en las resoluciones de peajes. Para compensar este riesgo se regirá por lo pactado en esta parte general, donde se acudirá al mecanismo de compensación de riesgo".



Menzel Amin Avendaño es el presidente de KMA Construcciones, empresa que fundara su padre Menzel Amin Bajaire

Por lo tanto, el Invías ha tenido que recurrir a compensarle mensualmente a la Unión Temporal Peajes Nacionales en cabeza de KMA Construcciones el 16.875 % de los \$ 8.518.625.175 millones hasta el 15 de julio que se estarían dejando de cobrar por el no

aumento de los peajes, recurriendo para esta erogación a la Subcuenta de Excedentes del Invías y al aumento temporal del porcentaje de contraprestación, tal como lo establece el contrato en su parte general numeral 3.7.

Los bonos de deuda emitidos por Invías también se estarían viendo afectados

Pero este no es el único costo que le ha ocasionado al Invías el no cobro del aumento de los peajes, existe otro posible, y en este caso financiero. El primer trimestre de 2022, Invías realizó un esquema de financiación para procurar recursos de forma autónoma, mediante la emisión en el mercado de capitales de títulos de deuda por valor de \$ 1.2 billones, que buscaba aprovechar los flujos de recaudos futuros de los peajes a su cargo. Los títulos de deuda a 15 años y que comprometen al menos el 50 % del recaudo bruto de los peajes, están calculados en sus tasas de interés y pagos, en un recaudo de peajes que se están viendo afectados en sus valores, con todas las implicaciones financieras que esto representa.