



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20203000166271**

20203000166271

Fecha: **11-06-2020**

Bogotá D.C.,

Doctora

ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ

Ministra de Transporte

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Correo electrónico: aorozco@mintransporte.gov.co

Ciudad

ASUNTO: Respuesta a los correos electrónicos del 04 y 05 de junio de 2020 del Ministerio de Transporte. Cuestionarios Comisión Cuarta de la Cámara de Representantes - PROPOSICIÓN No. 011, presentados por las Honorables Representantes: Diela Liliana Benavides Solarte, Elizabeth Jay-Pang Díaz y Jezmi Lizeth Barraza Arraut. Radicado ANI No. 2020-409-049891-2 de 08 de junio de 2020.

Respetada Señora Ministra:

En atención a los correos electrónicos del asunto (diegovelasquez@mintransporte.gov.co), por medio del cual el Ministerio, solicitó atender el derecho de petición presentado por los Honorables Representantes de la referencia, la Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante la “ANI”) da respuesta a las preguntas de los diferentes cuestionarios, de acuerdo con su competencia, en los siguientes términos:

I. CUESTIONARIO H.R. JEZMI LIZETH BARRAZA ARRAUT

“1. Sírvase indicar cuál es el impacto financiero estimado por el Ministerio de Transporte en las concesiones viales que conectan a la Costa Caribe con el interior del país por causa de la reducción del volumen de tránsito que ha ocasionado la pandemia del COVID-19.”

En las concesiones viales de Cuarta Generación (4G), de iniciativa pública e iniciativa privada, los impactos generados por la suspensión del recaudo, derivado de la emergencia sanitaria generada por el COVID 19, son de dos tipos: la disminución del recaudo total por diferencial de tarifas y la disminución general del tráfico de vehículos que usan el corredor vial.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20203000166271**

20203000166271

Fecha: **11-06-2020**

1. Disminución de recaudo por diferencial de tarifas

a. Iniciativas Públicas

La Sección 13.3 de la Parte General, referente a riesgos a cargo de la ANI, literal (n) señala:

Parcialmente, los efectos desfavorables de modificaciones a las tarifas previstas en la Resolución de Peaje, la implementación de nuevas 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, categorías y valores tarifarios previstos en la Resolución de Peaje. Lo anterior, en la medida que la asunción de este riesgo conlleva, exclusivamente, la obligación de hacer los desembolsos a que se refiere la Sección 3.3(i) de esta Parte General, cuando se presente el supuesto de hecho señalado en esa Sección. En este último caso, la ANI cumplirá con la obligación aquí prevista con los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias, de ser ello viable y posible teniendo en cuenta las reglas aplicables a dicho Fondo y la suficiencia de recursos. De no ser posible, la ANI procederá el traslado de recursos de la Subcuenta Excedentes ANI. De ser dichos recursos insuficientes, la ANI deberá gestionar la inclusión en su propio presupuesto de los recursos necesarios, previo el agotamiento de los requisitos de Ley. En cualquier caso, aplicarán los plazos e intereses previstos en la Sección 3.6 de esta Parte General.” (Subrayado fuera del texto)

Por su parte, la Sección 3.3(i) de la Parte General, indica:

“Si el Ministerio de Transporte o la entidad que resulte competente para fijar las tarifas de Peaje decide i) modificar dichas tarifas, ii) crear exenciones o tarifas especiales para ciertos usuarios, o iii) de cualquier otra forma afectar la estructura tarifaria que se desprende de la Resolución de Peaje vigente a la fecha de presentación de la Oferta por parte del Concesionario, se aplicarán las siguientes reglas:

- (i) *Para cada trimestre de ejecución del Contrato se deberá calcular, entre el Interventor, el Supervisor y el Concesionario, la diferencia entre el Recaudo de Peaje que se hubiese producido de haberse aplicado la estructura tarifaria (debidamente indexada) prevista en la Resolución de Peaje y el Recaudo de Peaje correspondiente a las modificaciones adoptadas por el Ministerio de Transporte, de lo cual se dejará constancia en una acta suscrita dentro de los cinco (5) Días siguientes a la terminación de dicho trimestre. En caso de existir diferencias entre las Partes, éstas acudirán al Amigable Componedor para que resuelva la controversia. (...)* (Subrayado fuera del texto)

A continuación, se relacionan los proyectos de Iniciativa Pública de Cuarta Generación, en los que el tráfico fue exento de peaje (tráfico que efectivamente uso la vía) y el valor dejado de percibir por el concesionario debido a que no se efectuó el cobro de peaje sin tener en cuenta la parte de los recursos que se destinan al Fondo de Seguridad Vial, que se encuentran incluidos en la tarifa cobrada normalmente al usuario.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20203000166271

20203000166271

Fecha: 11-06-2020

b. Proyectos de Iniciativa Publica

NOMBRE DEL PROYECTO	TRÁFICO 25 DE MARZO AL 31 DE MAYO DE 2020	MENOR RECAUDO POR EXENTOS (EN MILLONES DE PESOS)
Cartagena - Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad	287.212	5.412
Puerta del Hierro Cruz del Viso	198.332	2.815
Autopista al Mar 2	237.847	2.455

c. Iniciativas Privadas

Las iniciativas privadas presentan un tratamiento diferente.

La Sección 13.3 de la Parte General, Riesgos a cargo de la ANI, literal (e) y (g) señala:

“(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 la Resolución 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.

(...)

“(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.” (Subrayado fuera del texto)

La Sección 3.2 Compensación por Riesgo, establece:

“(a) El derecho económico a la Compensación por Riesgo del Concesionario se iniciará a partir de la suscripción del Acta de Cálculo de la Compensación por Riesgo. La suscripción del Acta de Cálculo de la Compensación por Riesgo cuando sea aplicable, de conformidad con este Contrato, dará lugar a la causación y pago de la Compensación por Riesgo, sin que ello implique per se el reconocimiento económico mediante el traslado de los recursos de la Subcuenta de Recaudo Peaje a la Cuenta Proyecto” (Subrayado fuera del texto)

La compensación de la materialización de riesgos que implican menor recaudo, al que se refiere la Sección 3.5, literal (c), se hará de acuerdo con la descripción de los mecanismos para la compensación por riesgos previstos en la Sección 3.2, literal (b), en el siguiente orden:



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20203000166271**

20203000166271

Fecha: **11-06-2020**

- (i) Subcuenta Autónoma de Soporte.
- (ii) Subcuenta 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 - VPIP: mediante ampliación del plazo.

NOMBRE DEL PROYECTO	TRÁFICO 25 DE MARZO AL 31 DE MAYO DE 2020	MENOR RECAUDO POR EXENTOS (EN MILLONES DE PESOS)
Antioquia - Bolívar	508.794	11.769

2. Disminución de recaudo.

a. Iniciativa pública e iniciativa privada

La disminución de recaudo se asocia al riesgo comercial.

Respecto a las Iniciativas Públicas, la sección 13.3 de la Parte General, Riesgos a cargo de la ANI, literal (I) señala:

“Los riesgos asociados al tráfico total de vehículos durante la vida del Proyecto en lo relacionado con el impacto en el Recaudo de Peaje únicamente, en la medida que la asunción de este riesgo conlleva, exclusivamente, la obligación de la ANI de hacer los pagos, en las condiciones, plazos y montos previstos expresamente en este Contrato para que el Concesionario obtenga efectivamente el VPIP, en los términos de las Secciones 3.4 y 18.3(d) de esta Parte General”. (Subrayado fuera del texto)

La Sección 3.4 de la Parte General establece:

“(b) Si al vencimiento del año ocho (8) contado desde la Fecha de Inicio, el valor del VPIPm es inferior al VPIP8, ANI pagará al Concesionario la DR8 –ponderada por el Índice de Cumplimiento promedio observado hasta dicho año ocho (8)–, teniendo en cuenta las siguientes reglas:

(...)

- (ii) En el evento que la DR8 sea positiva, la ANI reconocerá y pagará al Concesionario dicha diferencia con los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias, teniendo en cuenta las reglas aplicables a dicho Fondo y la suficiencia de recursos. De no ser posible, la ANI procederá el traslado de recursos de la Subcuenta Excedentes ANI. De ser dichos recursos insuficientes, la ANI deberá gestionar la inclusión en su propio presupuesto de los recursos necesarios previo el agotamiento de los requisitos de Ley. En cualquier caso,*



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20203000166271**

20203000166271

Fecha: **11-06-2020**

aplicarán los plazos e intereses previstos en la Sección 3.6 de esta Parte General. Estos plazos comenzarán a contar desde la aprobación que haga la ANI del cálculo de la DR8, conforme a lo previsto en la Sección 3.4(b)(i) anterior.” (Subrayado fuera del texto).

En este sentido, en la medida que la compensación por el menor recaudo (tráfico que no paso y por lo tanto recaudo que no se hizo) se materializara en la fecha efectiva de pago de la DR8 y se calculara a partir de la diferencia entre el recaudo efectivamente realizado hasta la fecha de cálculo y el VPIP8, su cuantificación efectiva solo se podrá hacer en esa fecha e involucrara no solo la evolución del tráfico en estos meses sino la de todo el periodo de los 08 años previstos.

Respecto a las Iniciativas Privadas, la Sección 13.3 de la Parte General, Riesgos a cargo de la ANI, literal (g) señala:

“(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.” (subrayado fuera del texto)

La Sección 3.2 Compensación por Riesgo, establece:

“(a) El derecho económico a la Compensación por Riesgo del Concesionario se iniciará a partir de la suscripción del Acta de Cálculo de la Compensación por Riesgo. La suscripción del Acta de Cálculo de la Compensación por Riesgo cuando sea aplicable, de conformidad con este Contrato, dará lugar a la causación de la Compensación por Riesgo, sin que ello implique per se el reconocimiento económico mediante el traslado de los recursos de la Subcuenta de Recaudo Peaje a la Cuenta Proyecto.

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

- (iii) Subcuentas de Excedentes ANI del Patrimonio Autónomo.*
- (iv) Aumento del valor presente de Recaudo de Peaje -VPIPp- y ampliación del plazo del Contrato.*
- (v) Incremento de estaciones de peajes y/o tarifas establecidas en la Parte Especial”*

En este sentido, teniendo en cuenta que el menor recaudo (tráfico que no paso y por lo tanto recaudo que no se hizo) se materializara en la fecha efectiva de obtención del VPIP, se está efectuando el análisis correspondiente para definir su impacto.

Dada la particularidad de cada uno de los contratos de Primera y Tercera Generación, actualmente la Agencia se encuentra analizando cada uno de los proyectos, así como la suficiencia de los mecanismos de compensación de riesgos; no obstante, a continuación, y de manera general, se presenta el impacto por recaudo que se ha presentado por la exención de los peajes.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20203000166271**

20203000166271

Fecha: **11-06-2020**

En relación con los proyectos listados a continuación, los cuales se encuentran establecidos bajo el mecanismo de ingreso esperado, se presenta el impacto por menor recaudo por exención de peaje, los contratos señalan que si el Ministerio de Transporte mediante acto administrativo, no permite el cobro de Peaje según lo previsto en el contrato, la ANI deberá reconocer al Concesionario la diferencia correspondiente. En este caso, las fuentes de compensación disponibles serán:

- i Compensación vía fondo de contingencias
- ii Compensación con presupuesto de la Agencia
- iii Compensación con recursos del presupuesto de la nación
- iv Ampliación de plazo de la concesión hasta la obtención del Ingreso Esperado

NOMBRE DEL PROYECTO	TRÁFICO 25 DE MARZO AL 31 DE MAYO DE 2020	MENOR RECAUDO POR VEHÍCULOS EXENTOS SIN FOSEVI (EN MILLONES DE PESOS)
Santa Marta Riohacha Paraguachón	185.210	3.541
Córdoba - Sucre	736.981	6.383
Ruta Caribe	1.592.073	16.867

Teniendo en cuenta que el menor recaudo (tráfico que no paso y por lo tanto, recaudo que no se hizo) se materializara en la fecha efectiva de obtención del Ingreso Esperado, se está efectuando el análisis correspondiente para definir su impacto.

Finalmente, para los proyectos listados a continuación, los cuales se encuentran bajo el mecanismo de VPIT, se presenta el impacto por el menor recaudo por los vehículos exentos, la Sección Riesgos del INCO, literal (c) establece:

“Los efectos favorables o desfavorables derivados de una decisión de Autoridad Gubernamental o de un juez de la República de Colombia que impida el recaudo de las Estaciones de Peaje o el cobro de las Tarifas por parte del Concesionario.” (Subrayado fuera del texto).

Así mismo, la Sección Procedimiento para el restablecimiento del Equilibrio Económico del Contrato, en su literal (c) Medios para restablecer el equilibrio económico se indica:

“Si el restablecimiento del equilibrio económico es procedente a favor del Concesionario, el INCO procederá a determinar, en la decisión final, la forma como se restablecerá el equilibrio económico del Contrato, pudiendo implementar una o varias de las siguientes alternativas:

- (i) Aumentar o disminuir las Tarifas a ser cobradas en las Estaciones de Peaje.
- (ii) Efectuar pagos al Solicitante, siempre que cuente con la respectiva partida presupuestal para ello, o con autorización para comprometer vigencias futuras.
- (iii) Modificar las obligaciones contractuales del Solicitante de manera proporcional al monto a ser reconocido.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20203000166271**

20203000166271

Fecha: **11-06-2020**

(iv) Aumentar el plazo máximo de la concesión y por ende del presente Contrato dentro de los límites legales. Aumentar el VPIT”

NOMBRE DEL PROYECTO	TRÁFICO DEL 25 DE MARZO AL 31 DE MAYO DE 2020	MENOR RECAUDO POR EXENTOS SIN FOSEVI. (EN MILLONES DE PESOS)
Ruta del Sol 3	951.827	18.411
Transversal de las Américas ^{1/}	N.A.	N.A.

^{1/} Estos proyectos no tienen estaciones de peaje a la fecha

Teniendo en cuenta que el menor recaudo (tráfico que no pasó y por lo tanto recaudo que no se hizo) se materializara en la fecha efectiva de obtención del Valor Presente de los Ingresos Totales, se está efectuando el análisis correspondiente para definir su impacto.

“3. Indique el impacto de la pandemia del COVID-19 en el avance de la construcción de los proyectos de concesiones viales de cuarta generación, las estrategias y los lineamientos emprendidos por su cartera para garantizar las condiciones de bioseguridad adecuadas para proteger la vida del personal en terreno.”

Para la presente pregunta, se aporta en dos partes la respuesta; por una, se remite anexo archivo Excel denominado “Matriz VGC-VEJ_Proposición No.11_Pto3” con corte a 30 de mayo de 2020, en la cual se encuentran identificados los proyectos 4G con sus respectivas Unidades Funcionales.

De otra parte, para la reactivación de obras de infraestructura han sido clave, dentro de las medidas adoptadas, los siguientes puntos:

1. La Implementación de protocolos de bioseguridad: Han permitido retomar de forma segura los diferentes proyectos de concesión (46 protocolos aprobados).
2. Seguimiento riguroso de las interventorías al cumplimiento de los protocolos de bioseguridad.
3. Articulación con las administraciones Departamentales y municipales: Desde la ANI se han adelantado 69 reuniones con Administraciones Departamentales y Municipales, a estas se suman las adelantadas en cada uno de los proyectos.
4. Articulación con comunidades del Área de Influencia de los proyectos, como actores principales en la ejecución de los proyectos.

Estos protocolos de bioseguridad contemplan ente otras, medidas tales como:

- Aislamiento preventivo para personal foráneo.
- Instalación de cabinas de desinfección.
- Limpieza y desinfección de vehículos.
- Instalación de puntos de lavado de manos.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20203000166271**

20203000166271

Fecha: **11-06-2020**

- Jornadas informativas y de sensibilización a los trabajadores.
- Divulgación de información haciendo uso diferentes herramientas y /o canales de comunicación.

En cuanto a las medidas para la reactivación de las obras, es importante tener en cuenta que, frente a las acciones tomadas por el Gobierno Nacional y la ANI en el marco de la emergencia sanitaria producto del COVID-19 y su impacto frente a la ejecución de los proyectos de concesión, es necesario exponer las siguientes consideraciones:

- Mediante el Decreto 457 del 22 de marzo de 2020 *"Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 y el mantenimiento del orden público"*, el Presidente de la República ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas habitantes de la República de Colombia, a partir de las cero horas (00:00 a.m.) del día 25 de marzo de 2020, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del día 13 de abril de 2020, en el marco de la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19.
- De conformidad con lo señalado en el Artículo 3° del Decreto 457 del 22 de marzo de 2020, como excepción a la restricción a la libre circulación para garantizar el derecho a la vida, a la salud en conexidad con la vida y la supervivencia, se permitió el derecho de circulación de las personas que, entre otros, se encuentren en los siguientes casos o actividades:

"Artículo 3. Garantías para la medida de aislamiento preventivo obligatorio. Para que el aislamiento preventivo obligatorio garantice el derecho a la vida, a la salud en conexidad con la vida y la supervivencia, los gobernadores y alcaldes, en el marco de la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19, permitirán el derecho a la circulación de las personas en los siguientes casos o actividades:

(...)

16. Las actividades de los puertos de servicio público y privado, exclusivamente para el transporte de carga.

17. Las actividades de dragado marítimo y fluvial.

18. La revisión y atención de emergencias y afectaciones viales, y las obras de infraestructura que no pueden suspenderse.

19. Las actividades necesarias para la operación aérea y aeroportuaria.

(...)

31. La intervención de obras civiles y de construcción, las cuales, por su estado de avance de obra o de sus características, presenten riesgos de estabilidad técnica, amenaza de colapso o requieran acciones de reforzamiento estructural."

- Por su parte, el Artículo 4° del Decreto 457 del 22 de marzo de 2020 ordenó que se *"deberá garantizar el servicio público de transporte terrestre, por cable, fluvial y marítimo de pasajeros, de servicios postales y distribución de paquetería, en el territorio nacional, que sean estrictamente necesarios para prevenir, mitigar y atender la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19 y las actividades permitidas en el artículo anterior"*.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20203000166271**

20203000166271

Fecha: **11-06-2020**

- Por lo cual, durante ese término se suspendieron las obligaciones contractuales a excepción del mantenimiento necesario para la prestación del servicio público de transporte y aquellas necesarias para la atención de emergencia o que por su estado de avance presenten un riesgo para su estabilidad. En virtud de lo anterior la ANI expidió la Resolución No. 471 del 22 de marzo de 2020, en la cual dispuso en su Artículo Segundo lo siguiente:

“ARTÍCULO SEGUNDO. Ordenar la suspensión de las siguientes obligaciones contractuales de los Contratos de Concesión en las modalidades de servicio de transporte carretero, portuario, férreo y aeroportuario, de los Contratos de Obra Pública Férrea y de los Contratos de Interventoría, desde el 24 de marzo a las 23:59 hasta el 13 de abril de 2020 a las 00:00:

1. Gestiones Prediales.
2. Gestiones Ambientales y actividades ambientales diferentes a las establecidas por la Autoridad Ambiental.
3. Gestiones Sociales.
4. Traslado de Redes.
5. Plan de Obras.
6. Plan de Inversiones en concesiones portuarias.
7. Giros de Equity.
8. Fondeos de Subcuentas, a menos que sean necesarios para garantizar los recursos necesarios para el pago de Interventoría y Supervisión y para la atención de cualquier otra obligación no suspendida.”

PARÁGRAFO PRIMERO. La anterior suspensión no incluye las obligaciones de operación de carreteras, puertos, aeropuertos y red férrea, ni de las obligaciones de mantenimiento esenciales para la prestación del servicio de transporte, para cuya ejecución el Concesionario deberá establecer un protocolo de trabajo en condiciones seguras, basado en los parámetros establecidos por el Gobierno Nacional. La suspensión tampoco incluye la atención de sitios inestables y cualquier otra actividad que garantice la prestación del servicio público de transporte en condiciones de seguridad.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Sin perjuicio de la suspensión que se ordena en relación con las obligaciones contractuales, establecidas en el presente artículo, las partes en cada contrato de Concesión, Interventoría u Obra Pública, podrán convenir el adelantamiento de todos aquellos trámites y actuaciones que puedan surtir por medios virtuales, como son, entre otros, y sin limitarse a ellos, las aprobaciones de garantías, aprobaciones de actas, celebración de comités de contratación, suscripción de otrosíes, suscripción de actas de eventos eximentes de responsabilidad, autorizaciones de desembolso de recursos del Patrimonio Autónomo, presentación de Informes.

PARÁGRAFO TERCERO. Sin perjuicio de las obligaciones y términos expresamente suspendidos en la presente Resolución, las Partes podrán verificar y acordar la reactivación de algunos trámites o la suspensión de aspectos aquí no enunciados, a solicitud de alguna de ellas, en aplicación del principio de buena fe y teniendo como marco las consideraciones que motivan el presente acto.” (Subrayado fuera de texto)



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20203000166271**

20203000166271

Fecha: **11-06-2020**

- El Presidente de la República, mediante Decreto 482 del 26 de marzo de 2020, dictó medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura en el marco del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica, dentro de las cuales dispuso la creación del Centro de Logística y Transporte adscrito al Ministerio de Transporte que tiene dentro de sus funciones la de *“Orientar los parámetros de ejecución de las actividades de las entidades pertenecientes al sector administrativos (sic) transporte, y de estas con los demás sectores administrativos”*, y tiene como una de sus facultades la de *“Asesorar a las entidades del Sistema Nacional de Transporte sobre el ejercicio de sus funciones, con el propósito de superar las situaciones de emergencia”*.
- El mencionado Decreto 482 del 26 de marzo de 2020 en materia de concesiones e infraestructura dispuso en sus Artículos 13 y 24 que:

“Artículo 13. Exención del cobro de peajes. Durante el estado de emergencia económica, social y ecológica, y el aislamiento preventivo obligatorio, suspéndase el cobro de peajes a vehículos que transiten por el territorio nacional con los cuales se realicen las actividades de que trata el Decreto 457 de 22 de marzo de 2020 y el presente Decreto Legislativo.

(...)

Artículo 24. Infraestructura en construcción. Durante el estado de emergencia económica, social y ambiental y el aislamiento preventivo obligatorio, en razón a la necesidad operacional o técnica de los procesos constructivos de alguna de las obras específicas indicadas por la autoridad competente, se permitirá la continuidad de la obra cumpliendo con los protocolos de bioseguridad indicados por el Ministerio de Salud, de conformidad con lo dispuesto por el Centro de Logística y Transporte.”

- Mediante el Decreto 531 del 08 de abril de 2020 *“Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19, y el mantenimiento del orden público”* el Gobierno Nacional extendió el aislamiento preventivo obligatorio desde las cero horas (00:00) del 13 de abril de 2020, hasta las cero horas (00:00) del 27 de abril del 2020 y derogó el Decreto 457 del 22 de marzo de 2020, cuya vigencia se extiende hasta las cero horas (00:00) del 13 de abril de 2020.
- De conformidad con lo señalado en el Artículo 3° del Decreto 531 del 08 de abril de 2020¹, como excepción a la restricción a la libre circulación para garantizar el derecho a la vida, a la salud en conexidad con la vida y la supervivencia, se permite el derecho de circulación de las personas que, entre otros, se encuentren en los siguientes casos o actividades:

¹ Es importante señalar que esta medida de aislamiento preventivo obligatorio se ha extendido mediante los Decretos 593 del 24 de abril de 2020, Decreto 636 del 06 de mayo de 2020, Decreto 689 del 22 de mayo de 2020 y Decreto 749 del 28 de mayo de 2020; y en todos estos la ejecución de obras de infraestructura de transporte y su cadena de suministro se han mantenido exceptuadas.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20203000166271**

20203000166271

Fecha: **11-06-2020**

“Artículo 3. Garantías para la medida de aislamiento preventivo obligatorio. Para que el aislamiento preventivo obligatorio garantice el derecho a la vida, a la salud en conexidad con la vida y la supervivencia, los gobernadores y alcaldes, en marco de emergencia sanitaria por causa coronavirus COVID-19, permitirán el derecho de circulación de las personas en los siguientes casos o actividades:

(...)

16. Las actividades de los puertos de servicio público y privado, exclusivamente para el transporte de carga.

17. Las actividades de dragado marítimo y fluvial.

18. La ejecución de obras de infraestructura de transporte y obra pública, así como la cadena de suministros de materiales e insumos relacionados con la ejecución de las mismas.

19. La revisión y atención de emergencias y afectaciones viales, y las obras de infraestructura que no pueden suspenderse.

20. La intervención de obras civiles y de construcción, las cuales, por su estado de avance de obra o de sus características, presenten riesgos de estabilidad técnica, amenaza de colapso o requieran acciones de reforzamiento estructural.

21. La construcción de infraestructura de salud estrictamente necesaria para prevenir, mitigar y atender la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19.

22. Las actividades necesarias para la operación aérea y aeroportuaria de conformidad con lo establecido en el artículo 5 del presente decreto.

(...)”

- De la misma manera, el Parágrafo 6° del Artículo 3° del Decreto 531 del 08 de abril de 2020 dispuso que las personas que desarrollen las actividades autorizadas en dicho artículo *“deberán cumplir con los protocolos de bioseguridad que establezca el Ministerio de Salud y Protección Social para el control de la pandemia del Coronavirus COVID-19. Así mismo, deberán atender las instrucciones que para evitar la propagación del COVID-19 adopten o expidan los diferentes ministerios y entidades del orden nacional y territorial”*.
- El Artículo 4° del Decreto 531 del 08 de abril de 2020 ordenó que se *“deberá garantizar el servicio público de transporte terrestre, por cable, fluvial y marítimo de pasajeros, de servicios postales y distribución de paquetería, en el territorio nacional, que sean estrictamente necesarios para prevenir, mitigar y atender la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19 y las actividades permitidas en el artículo anterior”*.
- Mediante la Circular Conjunta No. 03 del 08 de abril de 2020, expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social, el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Transporte se impartieron algunas *“orientaciones en materia de protección dirigidas al personal de los proyectos de infraestructura de transporte que continúan su ejecución durante la emergencia sanitaria, para prevenir, reducir la exposición y mitigar el riesgo de exposición y contagio por infección respiratoria aguda por el coronavirus COVID-19”*.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20203000166271**

20203000166271

Fecha: **11-06-2020**

- A través del Artículo 1° del Decreto Legislativo 539 del 13 de abril de 2020, el Presidente de la República dispuso que:

“Artículo 1. Protocolos de bioseguridad. Durante el término de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, el Ministerio de Salud y Protección Social será la entidad encargada de determinar y expedir los protocolos que sobre bioseguridad se requieran para todas las actividades económicas, sociales y sectores de la administración pública, para mitigar, controlar, evitar la propagación y realizar el adecuado manejo de la pandemia del Coronavirus COVID-19.”

“Artículo 2. Obligaciones de las autoridades territoriales en materia de bioseguridad. Durante el término de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID19, los gobernadores y alcaldes estarán sujetos a los protocolos que sobre bioseguridad expida el Ministerio de Salud y Protección Social, en virtud de la facultad otorgada en el artículo anterior.”

La secretaría municipal o distrital, o la entidad que haga sus veces, que corresponda a la actividad económica, social, o al sector de la administración pública del protocolo que ha de ser implementado, vigilará el cumplimiento del mismo.”

- En cumplimiento de lo anterior, la ANI expidió la Resolución No. 498 del 13 de abril de 2020, la cual resolvió en sus Artículos Primero y Segundo lo siguiente:

“ARTÍCULO PRIMERO. REACTIVACIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA. A efectos de dar cumplimiento a lo establecido en los numerales 18 y 20 del artículo 3° del Decreto 531 del 08 de abril de 2020, los Concesionarios de todos los modos de transporte y Contratistas de Obra Pública Férrea deberán remitir a la Interventoría y a la Agencia Nacional de Infraestructura, dentro de los tres (03) días siguientes a la entrada en vigencia de la presente Resolución, el Plan de Reactivación de Obras en el marco de la Emergencia Económica, Social y Económica decretada por el Gobierno Nacional.

El Plan de Reactivación de Obras deberá contener como mínimo: (i) La identificación de las actividades e intervenciones que reactivarán y ejecutarán durante la vigencia de la medida de aislamiento preventivo obligatorio, (ii) el cronograma y plazos máximos de ejecución de las actividades e intervenciones a reactivar, (iii) el personal asociado a las actividades que se reactivarán y (iv) el protocolo de implementación de las medidas de bioseguridad dispuestas en la Circular Conjunta No. 03 del 08 de abril de 2020 suscrita por los Ministerios de Salud y Protección Social, Trabajo y Transporte y en las resoluciones que sobre la materia expida el Ministerio de Salud y Protección Social.

Las Interventorías deberán emitir concepto de no objeción al Plan de Reactivación de Obras, dentro de los dos (02) días siguientes a su radicación por parte de los Concesionarios de todos los modos de transporte y Contratistas de Obra Pública Férrea, el cual, una vez emitido, será puesto en conocimiento por parte de la



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20203000166271**

20203000166271

Fecha: **11-06-2020**

Agencia al Concesionario o Contratista de Obra, mediante comunicación que será requisito indispensable para la reactivación de las intervenciones y que hará obligatorio el Plan de Reactivación de Obras.

ARTÍCULO SEGUNDO. OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 23 del Decreto 482 del 26 de marzo de 2020 y en el artículo 3° el Decreto 531 del 08 de abril de 2020, los Concesionarios de todos los modos de transporte y los Contratistas de Obra Pública Férrea deberán garantizar la operación de la infraestructura de transporte, el mantenimiento esencial y la atención de emergencias, afectaciones viales y sitios inestables, de manera que se garantice la prestación del servicio público de transporte en condiciones de seguridad.

Para la ejecución de las obligaciones de operación y mantenimiento se deberán implementar las medidas de bioseguridad identificadas en el Plan de Reactivación de Obras, con sujeción a lo dispuesto en la Circular Conjunta No. 03 del 08 de abril de 2020 suscrita por los Ministerios de Salud y Protección Social, Trabajo y Transporte y en las resoluciones que sobre la materia expida el Ministerio de Salud y Protección Social. (Subrayado fuera de texto)

- De la misma manera, el Artículo 4° de la Resolución ANI No. 498 del 13 de abril de 2020 dispuso que:

“ARTÍCULO CUARTO. Modificar el artículo segundo de la Resolución 471 del 22 de marzo de 2020, el cual para todos los efectos quedará de la siguiente manera:

ARTÍCULO SEGUNDO. SUSPENSIÓN DE OBLIGACIONES CONTRACTUALES. Ordenar la suspensión de las siguientes obligaciones contractuales de los Contratos de Concesión en las modalidades de servicio de transporte carretero, portuario, férreo y aeroportuario, de los Contratos de Obra Pública Férrea y de los Contratos de Interventoría, durante la vigencia de la medida de aislamiento preventivo obligatorio o cualquier otra que restrinja la libre circulación, según lo dispuesto por el Presidente de la República en los Decretos 457 del 22 de marzo y 531 del 08 de abril de 2020 y las demás normas que las modifiquen o sustituyan:

1. Gestiones Prediales.

2. Gestiones Ambientales y actividades ambientales diferentes a las establecidas por la Autoridad Ambiental, salvo que estén asociadas a las actividades e intervenciones identificadas en el Plan de Reactivación de Obras.

3. Gestiones Sociales.

4. Plan de Obras.

5. Medición de Indicadores de Operación y Mantenimiento” (Subrayado fuera de texto)

- El Ministerio de Salud y Protección Social expidió la Resolución No. 666 del 24 de abril de 2020 “Por medio de la cual se adopta el protocolo general de bioseguridad para mitigar, controlar y realizar el adecuado manejo de la pandemia del Coronavirus COVID-19”, la cual aplica “a los empleadores y trabajadores del sector público y privado, aprendices, cooperados de cooperativas o precooperativas de trabajo asociado, afiliados participes, los contratantes públicos y privados, contratistas vinculados mediante contrato de prestación de servicios de los diferentes sectores económicos, productivas y



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20203000166271**

20203000166271

Fecha: **11-06-2020**

entidades gubernamentales que requieran desarrollar sus actividades durante el periodo de la emergencia sanitaria y las ARL”.

- De igual forma, el Ministerio de Salud adoptó el protocolo de bioseguridad de la Circular Conjunta 03 del 08 de abril de 2020, mediante la Resolución 679 del 24 de abril de 2020 *“Por medio de la cual se adopta el protocolo de bioseguridad para el manejo y control del riesgo de Coronavirus COVID-19 en el sector de infraestructura de transporte”.*
- El Presidente de la República mediante Decreto Legislativo 768 del 30 de mayo de 2020 dictó medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura en el marco del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica, dentro de las cuales dispuso en su Artículo 3º que:

“Artículo 3. Cobro de peajes. Activar el cobro de peajes a vehículos que transiten por el territorio nacional a partir de las cero horas (00:00) del 1 de junio de 2020.”

De esta forma, se pone en su conocimiento la normatividad expedida sobre la naturaleza de su consulta y que permite entender las condiciones legales, técnicas y de salubridad que autorizan la reactivación de las obras de infraestructura.

Sin perjuicio de lo anterior, la Agencia Nacional de Infraestructura continuará articulando con los concesionarios, interventorías, autoridades nacionales, municipales y locales, las acciones que sean necesarias con el fin de mitigar la exposición y propagación del COVID-19, principalmente en el personal que trabaja en los frentes de obra de infraestructura concesionados por esta Entidad.

II. CUESTIONARIO H.R. DIELA LILIANA BENAVIDES SOLARTE

“1. A la fecha de hoy ¿En qué estado avanzan los estudios y el proceso de estructuración de la APP para la construcción del proyecto vial doble calzada Pasto Popayán, que incluye la variante el Estanquillo- Timbío?”

Actualmente se cuenta con los estudios y diseños realizados por el Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo - FONADE (hoy ENTERRITORIO) cuyo alcance fue la realización de la “CONSULTORÍA ESPECIALIZADA PARA LA ESTRUCTURACIÓN DE CONCESIONES VIALES PARA EL GRUPO 2 CENTRO OCCIDENTE” incluyendo el tramo Santander de Quilichao - Popayán - Cháchagüí - Pasto - Rumichaca entregados en el año 2015, los cuales deben ser actualizados.

Para la ANI es de vital importancia la realización del proyecto, por lo cual, desde el mes de abril de 2020 cuenta con la documentación necesaria para la contratación de la “CONSULTORÍA ESPECIALIZADA PARA REALIZAR EL ESTUDIO DE TRÁFICO Y DEMANDA DEL CORREDOR PASTO - CHACHAGÜÍ - MOJARRAS



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20203000166271**

20203000166271

Fecha: **11-06-2020**

- POPAYÁN", proceso que no ha sido posible sacar a licitación puesto que, debido a la declaratoria del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio decretada por el Gobierno Nacional se ve afectado considerablemente el tráfico vehicular en las carreteras que componen el proyecto y de realizarlo con datos atípicos como los existentes, se obtendrían proyecciones irreales e ingresos esperados por pajes que aumentarían el riesgo y podrían dar no viabilidad financiera al proyecto.

A partir de los resultados obtenidos del Estudio de Tráfico y Demanda se procederá con la contratación del consultor que realice la actualización de los Estudios y Diseños en Fase II, quien será el encargado de definir el alcance y las características técnicas del proyecto.

"2. ¿Ya se encuentran financiados los recursos para la licitación y cuáles son esas fuentes de financiación?"

Actualmente el proyecto se encuentra en fase de contratación para la realización del estudio de tráfico y demanda. En este sentido una vez finalizada la estructuración integral del proyecto (los estudios y diseños técnicos, sociales, ambientales, jurídicos, financieros) se sabrán los costos asociados al mismo, los ingresos del proyecto y la necesidad o no de recursos públicos.

"8. Vía Rumichaca-Pasto ¿En qué estado avanza el proyecto de la construcción de la doble calzada Rumichaca Pasto a cargo de la Concesionaria Vial Unión del Sur?"

El Proyecto carretero Rumichaca Pasto se encuentra en fase de Construcción, la cual a corte mayo 30 de 2020 presenta un avance comparativo entre programado vs ejecutado por unidad funcional, según lo mostrado en la siguiente imagen:

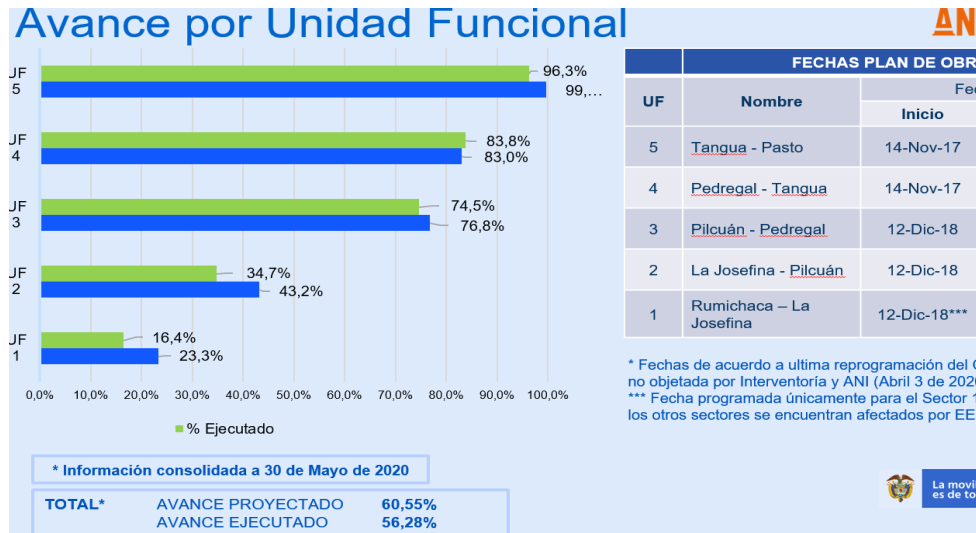


Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20203000166271

20203000166271

Fecha: 11-06-2020



Por lo cual, el avance en su ejecución de un 56,28% frente a un programado del 60,55% dentro de la ejecución total del proyecto.

De la anterior manera, dejamos atendida su solicitud, reiterándole mis sinceros sentimientos de consideración y respeto.

Cordialmente,

MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES
Presidente

Anexos: 1 archivo excel: Matriz VGC-VEJ_Proposición No.11_Pto3

cc:

Consolidó: Carlos Alexander Vargas Guerrero - Apoyo Administrativo VGC / Gonzalo Cubides Suárez - Ingeniero de Apoyo VEJ / Carlos Alberto Tapicha Falla - Asesor VE / Lina María Montoya Vergara - Financiera VEJ

VoBo: ANDRES AUGUSTO BECERRA MOSCOSO1, CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES (VICE), CARLOS ALBERTO TAPICHA FALLA, CARLOS ALEXANDER VARGAS GUERRERO 1, CECILIA DEL SOCORRO MUNOZ SALAMANCA, CLAUDIA JUDITH MENDOZA CERQUERA 2, DIANA CECILIA CARDONA RESTREPO (VICE), EGNNA DORAYNE FRANCO MENDEZ 2, GABRIEL FERNANDO BALLESTEROS CASTILLO GERENTE, GERSAIN ALBERTO OSTOS GIRALDO, GLORIA INES CARDONA BOTERO (GERENTE), GONZALO CUBIDES SUAREZ, JAVIER HUMBERTO FERNANDEZ VARGAS (GERENTE), JORGE ELIECER RIVILLAS HERRERA, JUAN CARLOS RENGIFO RAMIREZ 2, LILIAN MERCEDES LAZA PINEDO, Liliana Paredes Ramirez, LINA MARIA MONTOYA VERGARA, LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ (VGC), NATALIA FERNANDA ENRIQUEZ RUANO, ALEX SAMUEL WIHILER BAUTISTA, JHON ALEXANDER JIMENEZ RAMOS, LUIS GERMAN VIZCAINO SABOGAL

Nro Rad Padre: 20204090498912

Nro Borrador: 20203000026770

GADF-F-012

