

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20212000323381**Fecha: **14-10-2021**

Bogotá D.C., 13 de octubre de 2021.

Doctor

BUENAVENTURA LEÓN LEÓN

Representante a la Cámara

CONGRESO DE LA REPÚBLICAsecretaria.general@camara.gov.co

Ciudad

ASUNTO: Proposición No. 134 del 17 de junio de 2021.
Radicado ANI No. 20214091149672 y 20214091157252 del 05 y 06 de octubre de 2021 respectivamente - Congreso de la Republica.
Radicado ANI No. 20214091157252 del 06 de octubre del 2021 - Ministerio de Transporte.

Respetado Doctor León:

En atención al cuestionario remitido por su Despacho, por medio del cual se adiciona a la Proposición No. 134 del 17 de junio de 2021, la Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante la "ANI") da respuesta a su solicitud en los siguientes términos:

RUTA DEL SOL

"1. En qué estado contractual se encuentran los 18 km de la Ruta del sol sector I Villeta - Guaduas, ¿Cuáles han sido los avances?"

En vista de la desafectación de los primeros 18 kilómetros del Tramo 1 de la Ruta del Sol - Sector 1, la Vicepresidencia de Estructuración ha celebrado el contrato VE-489-2021, el cual tiene por objeto desarrollar una consultoría especializada para realizar la actualización, complementación y validación de los estudios y diseños, a nivel de factibilidad, de la estructuración integral (técnica, jurídica, financiera, administrativa, contable, predial, ambiental, social y de riesgos) del corredor Bogotá - Villeta - El Korán y Guaduas - Puerto Bogotá, ayudando así a la ANI a determinar la manera más eficiente de ejecutar el proyecto.

Inicialmente, el alcance del proyecto contempla la construcción del tramo de 18 km faltantes entre Villeta y Guaduas; la operación y mantenimiento del corredor Bogotá - Villeta; la operación y



Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20212000323381**Fecha: **14-10-2021**

mantenimiento del tramo Guaduas - El Korán (incluidos los 5 km construidos del tramo nuevo entre Villeta y Guaduas); y la rehabilitación del tramo Guaduas - Puerto Bogotá.

El Acta de inicio del contrato fue firmada el 22 de junio de 2021 y actualmente el proyecto se encuentra en el desarrollo de las actividades de análisis de información secundaria para la presentación de la Propuesta de Estructuración Integral; de la misma manera se están llevando a cabo actividades de campo para la toma de información primaria sobre el tránsito, las estructuras existentes y los pavimentos.

“2. ¿Cuál es el estado de la financiación del tramo correspondiente a los 18 km de la Ruta del sol sector I Villeta - Guaduas?”

Como se mencionó en la respuesta anterior, el proyecto de Asociación Público-Privada (en adelante “APP”) denominado Bogotá - Villeta - El Korán y Guaduas - Puerto Bogotá, se encuentra en fase de estructuración integral, razón por la cual a la fecha no se han definido las fuentes de financiación, las cuales se determinarán en la etapa final de la estructuración.

En ese sentido, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación de APPs en Colombia, dichas fuentes de retribución, pueden ser: (a) desembolsos de recursos públicos por parte de la entidad contratante, (b) recaudo de peajes o tarifas de uso de la infraestructura, y/o (c) ingresos derivados de la explotación comercial de la infraestructura o servicio; lo cual será definido con base en los estudios y análisis financieros y económicos que se desarrollen en el marco de la estructuración del proyecto.

“3. ¿Cuáles serán las características del tramo de los 18Km de la Ruta del sol sector I Villeta - Guaduas?”

Como se ya se ha mencionado, actualmente este corredor se encuentra en estructuración, por lo tanto, las características a implementar en este sector están en estudio. En ese sentido, para ese tramo objeto de la pregunta, que iniciaría desde la intersección El Cune, en el Municipio de Villeta, hasta el portal de entrada al Túnel 8 del proyecto Ruta del Sol 1, se evalúa en la nueva estructuración la construcción de una vía en doble calzada con dos carriles de 3,65 m de ancho cada uno, por cada una de las calzadas.

Si bien se proyecta construir en algunos trechos un tercer carril de adelantamiento, el tramo tendrá características geométricas adecuadas para una velocidad de diseño de 80 km/h en vías a cielo abierto y restricción a 60 km/h en los trechos de túnel. La calzada sería de 7,30 m de ancho, con bermas externas de 2,50 m y 1,0 m de ancho en tramos sin tercer carril y con tercer carril, respectivamente; adicional a ello, la vía tendría una berma interna de 1,0 m, a lo largo de toda su longitud.



Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20212000323381**Fecha: **14-10-2021**

En este tramo se construirán 7 túneles cortos, en cada calzada.

“3.1 ¿Cómo está estructurado el proyecto técnicamente?”

El proyecto se encuentra actualmente en proceso de estructuración integral, con el fin de encontrar su viabilidad técnica, financiera y jurídica; por lo tanto, la estructuración técnica hará parte del resultado de estos estudios y análisis.

“4. Para la ejecución de la obra de los 18 km, ¿se hace necesario solicitar permisos ambientales?”

El 17 de abril de 2012 el Consorcio Vial Helios, para la construcción de los 23 km entre Villeta y Guaduas, proyectada en el proyecto Ruta del Sol - Sector 1, obtuvo la Licencia Ambiental No. LAM5579, otorgada por medio de la Resolución 227 por la Autoridad Ambiental.

Por medio de la Resolución 1578 del 24 de septiembre de 2020, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales autorizó la cesión de los derechos y obligaciones establecidas en la Resolución 227 del Consorcio Vial Helios a favor de la ANI, razón por la cual los 18 km ya cuentan con la correspondiente licencia ambiental.

“5. ¿Cuáles son las fuentes de financiación?”

Como se expuso en la respuesta No. 2 de este cuestionario, el proyecto de APP denominado “Bogotá - Villeta - El Korán” y “Guaduas - Puerto Bogotá” se encuentra en fase de estructuración integral, razón por la cual aún no se han definido las fuentes de financiación, las cuales se determinarán en la etapa final de la estructuración.

“5.1 ¿Cómo está estructurado el proyecto Financieramente?”

La estructuración financiera se encuentra en la estructuración integral que se adelanta actualmente, mediante el contrato de consultoría VE-489-2021.

“6. ¿Para la ejecución de la obra de los 18 km, ¿Cuántos predios se necesitarían adquirir? ¿Cómo se ha realizado la gestión predial?”

El análisis y la gestión predial de los 18 Km se encuentra dentro del alcance de la Estructuración Integral que se está adelantando actualmente mediante el contrato de consultoría VE-489-2021. No obstante, se aclara que ya se cuenta con el Estudio de Gestión predial realizado en 2015 por el



Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20212000323381**Fecha: **14-10-2021**

Consortio Vial Helios, para el trazado de los 23 Km que tenían proyectado en ese momento, dicho informe contemplaba el requerimiento de 163 predios.

“7. Sírvase informar el estado actual de las obras correspondientes a los 5 km del tramo I de la Ruta del sol sector I Villeta - Guaduas.”

Las obras correspondientes al Tramo 1 (comprendido entre la intersección San Miguel y el kilómetro 18 del portal de entrada del Túnel 8, en la jurisdicción del municipio de Guaduas), se encuentran culminadas, por lo que actualmente el concesionario desarrolla algunas actividades de mantenimiento que se encuentran estipuladas en el Otrosí No.15 suscrito el 14 de mayo de 2021. Su entrada en operación depende de la culminación de los 18 kilómetros.

“8. ¿Se tienen contemplado la instalación de peajes?”

Por el momento, el proyecto en *estructuración* no contempla la instalación de peajes, aparte de los que ya han sido construidos hasta la fecha y que serán la fuente de financiación del proyecto, incluyendo el peaje construido por el proyecto Ruta del Sol - Sector 1 (en el kilómetro 20 del tramo de la vía nueva entre Villeta y Guaduas), que deberá entrar en operación una vez se abra el servicio del tramo Villeta - Guaduas. Sin embargo, el análisis de fuentes de retribución hará parte de la estructuración financiera del proyecto

“8.1 ¿En qué kilómetro o sector se instalará?”

En el kilómetro 20 del tramo Villeta - Guaduas (dentro de los 5km ya construidos) ya se encuentra proyectado el peaje adoptado por el proyecto Ruta del Sol - Sector 1, que deberá entrar en operación una vez entre en servicio el tramo Villeta - Guaduas.

“8.2 ¿Qué costos tendrían estos peajes?”

El análisis de costo del peaje entre Villeta y Guaduas, así como todos demás peajes que harán parte del nuevo proyecto de Concesión, se tendrán en cuenta dentro de la estructuración financiera que se está adelantando en ejecución del contrato de consultoría VE-489-2021.

“9. Sírvase informar si los 18 km de la Ruta del sol sector I Villeta - Guaduas, ¿cuentan con los estudios de impacto ambiental?”

El tramo de los 18 km ya cuenta con estudios de impacto ambiental.

“9.1 ¿En caso de ser afirmativa la respuesta, el tramo obtuvo la aprobación de la licencia



Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20212000323381**Fecha: **14-10-2021*****ambiental para la construcción del tramo?”***

El 17 de abril de 2012 el Consorcio Vial Helios, para la construcción de los 23 km entre Villeta y Guaduas, proyectada en el proyecto Ruta del Sol - Sector 1, obtuvo la Licencia Ambiental No. LAM5579, otorgada por medio de la Resolución 227 por la Autoridad Ambiental.

Por medio de la Resolución 1578 del 24 de septiembre de 2020, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales autorizó la cesión de los derechos y obligaciones establecidas en la Resolución 227 del Consorcio Vial Helios a favor de la ANI, razón por la cual los 18 km ya cuentan con la correspondiente licencia ambiental.

“10. ¿Cuál es el cronograma de la Ruta del Sol sector I. Villeta - Guaduas?”

Se espera que la terminación de la estructuración integral del proyecto Bogotá-Villeta-El Korán y Guaduas-Puerto Bogotá sea finalizando el primer semestre de 2022. De acuerdo con lo anterior, una vez terminada la estructuración integral se iniciaría la etapa de aprobaciones y posteriormente la licitación pública del proyecto. Una vez adjudicado, el Contrato de Concesión contaría con una etapa preoperativa de aproximadamente 5 años.

PERIMETRAL DEL ORIENTE DE CUNDINAMARCA***“11. ¿El tramo de las unidades funcionales 4 y 5 se construirá por el trazado original del proyecto?”***

A la fecha, la ANI está analizando con acompañamiento de las Corporaciones del Área de Influencia de las Unidades Funcionales 4 y 5 (Corporinoquia y CAR) y con el apoyo del Ministerio del Medio Ambiente, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, la Procuraduría General de la Nación y la Contraloría General de la República, para continuar con las actividades de Mejoramiento en el corredor existente y construcción de la variante de Choachí, previstas inicialmente, revisando la normativa ambiental aplicable y buscando la viabilidad de implementación de medidas de mitigación para garantizar la conservación de los recursos naturales.

Es preciso indicar que en el corredor existente ya se encuentran adelantadas unas gestiones de carácter técnico, ambiental, predial, redes, entre otras, realizadas por el Concesionario bajo su responsabilidad y a su cuenta y riesgo

“11.1. En el caso en que se construya el proyecto por el trazado original, ¿se hace necesario solicitar nuevamente las licencias ambientales?”

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20212000323381**Fecha: **14-10-2021**

Teniendo en cuenta que por el alcance de las obras del trazado original para las UF 4 y 5, no se ha requerido a la fecha tramitar Licencias Ambientales, toda vez que su alcance es de mejoramiento, salvo la variante Choachí, la cual presenta un alcance de construcción de nueva calzada, las UF 4 y 5 no son objeto de solicitud de Licencia Ambiental.

Ahora bien, para viabilizar ambientalmente la construcción de la variante Choachí, fue necesario que el Concesionario tramitara la Licencia Ambiental, la cual, fue otorgada por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales por medio de la Resolución 0248 del 10 de marzo del 2016, la cual quedó ejecutoriada el 22 de julio del 2016, sin embargo, el Artículo 2.2.2.3.8.7 del Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible 1076 del 26 de mayo del 2015, establece que la Autoridad Ambiental podrá declarar la pérdida de vigencia de una la Licencia Ambiental, si transcurridos cinco (5) años a partir de su EJECUTORIA, no se ha dado inicio a la construcción del proyecto, obra o actividad, tal y como sigue a continuación:

“(...) Pérdida de vigencia de la licencia ambiental. La autoridad ambiental competente podrá mediante resolución motivada declarar la pérdida de vigencia de la licencia ambiental, si transcurrido cinco (5) años a partir de su ejecutoria, no se ha dado inicio a la construcción del proyecto, obra o actividad. De esta situación deberá dejarse constancia en el acto que otorga la licencia (...)”

De acuerdo con lo anterior, y en consideración a los plazos establecidos en el Artículo 2.2.2.3.8.7 del Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible 1076 del 26 de mayo del 2015, se puede inferir que la Licencia Ambiental posiblemente no esté vigente a la fecha, sin embargo, la ANI no tiene conocimiento y tampoco ha sido notificada por parte de la Autoridad Ambiental competente, es decir, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, de la pérdida de la vigencia de la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 0248 del 10 de marzo del 2016.

Por lo tanto, se considera que en el caso que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales declare la pérdida de vigencia de la Resolución 0248 del 10 de marzo del 2016, se entiende que existe la posibilidad de tramitar nuevamente Licencia Ambiental para la variante de Choachí.

“12. ¿Sírvese informar si fue solicitada a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA la prórroga de la licencia ambiental para los 4 Km nuevos?”

En el entendido que los 4 km nuevos referidos en la pregunta hacen alusión a la Variante Choachí, la cual, tiene una longitud de diseño de 4,85 km, y que a la fecha no se tiene conocimiento de notificación mediante Resolución de la pérdida de la vigencia de la Licencia Ambiental por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, tal y como lo establece el Artículo 2.2.2.3.8.7 del Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible 1076 del 26 de mayo del 2015, es necesario aclarar que la Autoridad Ambiental, tampoco ha requerido al Concesionario para



Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20212000323381**Fecha: **14-10-2021**

que informe las razones por las cuales no ha dado inicio a las obras, tal y como lo señala también, el Artículo anteriormente citado, el cual señala, entre otros que:

“(…) Para efectos de la declaratoria sobre pérdida de vigencia, la autoridad ambiental deberá requerir previamente al interesado para que informe sobre razones por las que no dado inicio a la obra, proyecto o actividad (...)”

Ahora bien, en el entendido de que a la fecha la pérdida de la vigencia de la licencia no ha sido declarada por parte de la Autoridad Ambiental, lo cual sugiere que no ha sido estrictamente necesario solicitar prórroga o nuevo trámite de Licencia Ambiental para la variante Choachí, es importante señalar que el Concesionario POB S.A.S., quien es el titular de la Licencia respectiva, ha informado a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, por medio de las comunicaciones D-118-2019 (Radicado ANLA 2019007214-1-000 del 25 de enero del 2019) y D-1203-2020 (Radicado ANLA 2020113885-1-000 del 16 de julio del 2020R, que las intervenciones aprobadas en la Licencia Ambiental para la variante Choachí se encuentran suspendidas por ocasión al Evento Eximente de Responsabilidad reconocido para las UF 4 y 5, con el fin de que eso sea tenido en cuenta, en el marco del seguimiento a la Licencia Ambiental.

Así mismo, a través del comunicado D-1203-2020 del 16 de julio del 2020, el Concesionario informó a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales que no se han iniciado las actividades relacionadas con las intervenciones autorizadas en la Resolución 0248 del 10 de marzo del 2016 en ocasión a las restricciones por intervención de punto hídricos que motivaron la declaratoria del Evento Eximente de Responsabilidad de las UF 4 y 5 reconocido desde el 31 de octubre del 2017.

Lo anterior, fue reiterado por el Concesionario a la Autoridad Ambiental, mediante la comunicación D-1101-2021 (Radicado ANLA 20211138432-1-000 del 07 de julio del 2021), donde señala nuevamente que la suspensión de las obras de la variante Choachí que fueron autorizadas por medio de la Resolución 0248 del 10 de marzo del 2016 continúan suspendidas, y donde también se le solicita a la Autoridad Ambiental que el término de la suspensión de la Licencia Ambiental sea tenido en cuenta de conformidad con los tiempos de suspensión contractual con la ANI para las Unidades Funcionales 4 y 5.

“13. ¿Cómo se definió la situación predial de los terrenos sobre los cuales se habían adelantado alguna gestión para la construcción de la Perimetral de Oriente?”

Respecto a este ítem, es importante destacar que el 01 de agosto de 2018, la ANI y el CONCESIONARIO suscribieron el “ACTA DE DECLARATORIA DE EVENTO EXIMIENTE DE RESPONSABILIDAD Y CONSECUENTE SUSPENSIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES DE INTERVENCIONES DE LAS UNIDADES FUNCIONALES NO. 4 Y 5, CON



Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20212000323381**Fecha: **14-10-2021****OCASIÓN DE LA DECLARATORIA REFERIDA EN DESARROLLO DEL PROYECTO PERIMETRAL ORIENTAL DE BOGOTÁ S.A.S, CONTRATO BAJO ESQUEMA DE APP No. 002 DE 2014."**

En virtud del Acta de Declaratoria de Evento Eximente de Responsabilidad, la ANI y el Concesionario reconocieron la existencia de nacimientos de fuentes de agua en las Unidades Funcionales 4 y 5, circunstancia por la cual, se acordó suspender desde el 31 de octubre de 2017, el plazo para la ejecución de todas las obras y actividades asociadas a las Intervenciones correspondientes a las Unidades Funcionales 4 y 5 (incluyendo la variante de Choachí).

Lo anterior, en los términos y condiciones descritos en la referida Acta de Declaratoria de Evento Eximente de Responsabilidad.

De conformidad con lo anterior, el Acta de Declaratoria del Evento Eximente de Responsabilidad, en su Acuerdo Segundo, establece la siguiente obligación a cargo del Concesionario:

*"SEGUNDO: Como consecuencia de la ocurrencia y declaratoria del presente Evento Eximente de Responsabilidad, las Partes acuerdan SUSPENDER desde el 31 de octubre de 2017 el plazo para la ejecución de todas las obras y actividades asociadas a las Intervenciones correspondientes a las Unidades Funcionales 4 y 5 del Proyecto (incluyendo la variante de Choachí).
(...)*

En cuanto a la gestión predial que implique la elaboración de insumos prediales (fichas prediales, fichas socioeconómicas, estudios de títulos y avalúos), la suscripción, notificación e inscripción de ofertas formales de compra, y la continuación de los procesos para la enajenación voluntaria de aquellos predios que tengan ofertas formales de compra inscritas sin suscripción de promesas de compraventa de los predios requeridos para la construcción de las unidades funcionales 4 y 5, deberá suspenderse desde la suscripción de la presente acta hasta el tiempo conferido a través de este Evento Eximente de responsabilidad. (...)" (Negrilla y subrayado fuera del texto original)

En atención de lo anterior, se evidencia que al mantenerse las causales de índole técnica y ambiental que generaron la declaratoria de Evento Eximente de Responsabilidad, se mantiene en consecuencia la suspensión de actividades en lo concerniente a la gestión predial dentro del marco de dicha declaratoria, resaltando que actualmente dicho corredor no se ha modificado y además mantiene la connotación de haber sido declarado de utilidad pública por la ANI por medio de la Resolución No. 309 de 2014.

Así las cosas, en la actualidad la gestión predial se encuentra plenamente ligada al pronunciamiento de las autoridades ambientales, por ende, en el caso de que el pronunciamiento de estas



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20212000323381



Fecha: 14-10-2021

autoridades impliquen modificaciones al diseño actual de la vía y contractualmente establecido conforme a los diseños no objetados por parte de la Interventoría: traerá como consecuencia que el requerimiento predial en las Unidades Funcionales 4 y 5, deba modificarse y el Concesionario deberá determinar cuáles son los predios o las áreas requeridas, actualizar el Plan de Adquisición Predial y su Cronograma de Adquisición Predial, cumpliendo las demás condiciones y plazos contractuales establecidos en el Contrato de Concesión No. 002 de 2014 y sus respectivos Apéndices.

Frente a cualquier decisión concluida para el corredor del proyecto, serán reactivados así los procesos de gestión predial hoy suspendidos donde el Concesionario además deberá analizar el estado concreto de la gestión predial en cada caso específico para determinar el avance de la adquisición predial y las obligaciones legales que asumió con terceros, en ejercicio de la delegación predial contenida en el literal a) del numeral 7.1 de la Parte General del Contrato de Concesión No. 002 de 2014, que señala: “La adquisición de los predios requeridos para la ejecución de las Intervenciones estará a cargo del Concesionario quien desarrollará dicha labor en favor de la ANI, conforme lo establecido en el artículo 34 de la Ley 105 de 1993(…)” y en la asignación del riesgo de la gestión predial, contenido en el romanito viii) del literal a) del numeral 13.2 de la Parte General del Contrato de Concesión No. 002 de 2014.

“14. Sírvase indicar si ya se solicitaron los permisos ambientales a Corporinoquia.”

Sí, los permisos ambientales para el uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables (Ocupaciones de cauce, aprovechamientos forestales, concesiones de agua, vertimientos de aguas residuales y emisiones atmosféricas), que demanda la construcción de las Unidades Funcionales 4 y 5 del proyecto Perimetral de Oriente de Cundinamarca en Jurisdicción de CORPORINOQUIA, esto es, a partir del K19+500 hasta la abscisa final de la UF4 y desde el K0+000 hasta la abscisa final de la UF5, fueron solicitados por el Concesionario y autorizados por la Autoridad Ambiental Regional, de acuerdo a la siguiente relación:

UF	PERMISO	ACTO ADMINISTRATIVO	FECHA	PRORROGA	FECHA
4	Ocupación de cauce	Resolución 500.41.16-0661	7/09/2016	Resolución 500.36-18-0771	5/09/2018
4	Aprovechamiento forestal	Resolución 500.41.16-0661	7/09/2016	Resolución 500.36-18-0771	5/09/2018
4	Concesión de agua	Resolución 500.41.16.0621	20/08/2016	Resolución 500.36.18-0769	5/06/2018
4	Concesión de agua	Resolución 500.41.17-0539	20/04/2017	-	-
4	Vertimientos	Resolución 500.41.17-0539	20/04/2017	-	-
4	Emisiones Atmosféricas	Resolución 500.41.17-0539	20/04/2017	-	-
5	Aprovechamiento forestal	Resolución 500.41.16-0599	16/08/2016	Resolución 500.36.18-0770	5/09/2018
5	Ocupación de cauce	Resolución 500.41.16-0599	16/08/2016	Resolución 500.36.18-0770	5/09/2018
5	Concesión de agua	Resolución 500.41.16.0621	20/05/2016	Resolución 500.36.18-0769	5/09/2018
ZODME UF3B-5	Aprovechamiento Forestal y Disposición de material	Resolución 500.41.17.0091	17/01/2017	-	-
ZODME UF4-5	Aprovechamiento Forestal y Disposición de material	Resolución 500.41.17-0436	24/03/2017	-	-

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20212000323381**Fecha: **14-10-2021**

Ahora bien, en relación con la intervención de rondas hídricas de los nacederos presentes en el corredor de las UF4 y 5 localizados en jurisdicción de CORPORINOQUIA, a la fecha, aún no se cuenta con la autorización de la Autoridad Ambiental Regional, sin embargo, a partir del 16 de junio del 2021, se han venido realizando varias mesas de trabajo con la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios, la ANI, CORPORINOQUIA y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, entre otras entidades, en el marco de la solicitud de apoyo preventivo y control de la gestión de las Autoridades Ambientales frente a un pronunciamiento concluyente para la intervención de nacederos y rondas hídricas, que la ANI realizó a la Procuraduría el 02 de junio del 2021.

“15. ¿Cómo ha garantizado las variantes a los municipios que se ven afectados por el tránsito de la Perimetral de Oriente?”

El proyecto Perimetral del Oriente de Cundinamarca, en su Fase de Estructuración, contempló la construcción de la Variante de Choachí, teniendo en cuenta que este es el único casco urbano que se localiza sobre el eje central vial Cáqueza - Choachí - Sopó

“16. ¿Cuáles fueron los criterios de selección de los usuarios con tarifas diferenciales en los peajes de patios?”

A la fecha no se ha expedido el Acto Administrativo que fije las condiciones para acceder al beneficio de las tarifas diferenciales en el Peaje Los Patios; lo anterior, dado que no ha sido posible llegar a un acuerdo con la mesa delegada del municipio de La Calera para esta concertación. No obstante, la ANI está preparando una propuesta con el fin de cerrar las diferencias planteadas.

“16.1. Sírvase adjuntar los censos de los usuarios cobijados por estas tarifas.”

El informe de los Censos realizados en los Municipios de La Calera y Sopó se encuentran en el siguiente link:

https://anionline-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/krueda_ani_gov_co/EkrEk51OxbZBsjUyh6Oe7gIBTRBHo3v0v6pZvxbl-Qa8AA?e=LabgJB

“17. ¿Cuál es el cronograma del corredor Perimetral de oriente?”

El cronograma se adjunta en el siguiente link:



Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20212000323381**Fecha: **14-10-2021**

https://anionline-my.sharepoint.com/:f/g/personal/krueda_ani_gov_co/EkrEk51OxbZBsjuYh6Oe7gIBTRBHo3v0v6pZvxbI-Qa8AA?e=LabgJB

“17.1 ¿Se tiene estimada la fecha para el reinicio de las obras de este proyecto?”

Hasta tanto no se obtenga la viabilidad por parte de las Autoridades Ambientales de lo indicado en el numeral 11 de la presente solicitud, no tendríamos fecha estimada de reinicio de las obras en las Unidades Funcionales 4 y 5.

CORREDOR VIAL BRICEÑO - TUNJA - SOGAMOSO

“18. ¿Qué aspectos se han recopilado y que acciones se han ejecutado que permitan obtener una disminución o eliminación de los siniestros viales en peatones y ciclistas en el corredor vial Briceño, Tunja, Sogamoso?”

Se han realizado y socializado con el Concesionario Auditorías de Seguridad Vial, con las cuales se le dan al Concesionario recomendaciones con el fin de mejorar los sectores identificados como críticos, la Auditoría en Seguridad Vial ayuda a que los problemas asociados con la seguridad sean específicamente atendidos. En los casos donde la vía ya está en servicio, una ASV puede identificar los problemas que, si bien pueden ser inherentes a los usuarios, mejorarían sustancialmente la seguridad vial.

Adicionalmente, con el fin de prevenir situaciones de accidentalidad en la vía, la concesión implementó dentro de las estrategias del Plan Operativo de Gestión Social subprogramas desarrollando estrategias preventivas para hacer el buen uso de la infraestructura construida informando a la comunidad a través de actividades lúdico prácticas que la vía, más allá de ser una estructura asfáltica que facilita las relaciones sociales, económicas, comerciales y turísticas, exige un adecuado uso por parte de los usuarios de la misma a fin de mitigar impactos negativos asociados a la accidentabilidad por la falta de prudencia y exceso de confianza frente a los límites de velocidad. A través de la estrategia de cultura vial, el Concesionario fijó el alcance de esta mediante subprogramas que interpretan la responsabilidad ciudadana hacia el “Buen uso de la vía Briceño - Tunja - Sogamoso”.

Estos se refieren a:

- Subprograma de educadores viales en unidad móvil de cultura vial (Proyecto montaje de unidad móvil de cultura vial BTS).
- Subprograma centro de interpretación móvil (Proyecto centro de interpretación móvil BTS).
- Subprograma guardavías voluntarios (Proyecto guardavías BTS).



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20212000323381



Fecha: 14-10-2021

- Subprograma de seguridad y prevención vial (Proyecto seguridad y prevención vial en el corredor BTS).
- Subprograma vías verdes (Subprograma manejo de residuos sólidos en la vía BTS).

Dentro de las metas y objetivos también se encuentra trabajar, en conjunto, con los diferentes entes regionales y demás autoridades sectoriales con las diferentes entidades, para establecer acuerdos, compromisos y convenios para garantizar la seguridad y prevención vial (Autoridad Nacional de Seguridad Vial, Policía Nacional de Carreteras, Instituciones Educativas del Área de Influencia Directa, entre otras). Estas actividades preventivas se desarrollan en la vía a través de campañas de cultura vial, con los conductores de los vehículos de servicio público en las terminales de transportes de los municipios del área de influencia directa, con los conductores de vehículos de carga pesada en las empresas industriales del sector, en las instituciones educativas dictando talleres con material lúdico práctico que suministra el Concesionario y programa de guarda vías voluntario que se coordina con la Secretaría de Tránsito de los municipios del área de influencia directa y los directivos de las instituciones educativas.

“19. ¿Cuál es el índice de siniestralidad y fatalidades por accidentes de tránsito en el corredor vial Briceño - Tunja - Sogamoso?”

A continuación, se presenta cuadro con el registro de accidentalidad desde enero de 2019 a agosto de 2021.

AÑO	NO ACCIDENTES	LESIONADOS	MUERTOS	PROMEDIO MENSUAL			HERIDOS POR ACCIDENTE	MUERTOS POR ACCIDENTE
				NO ACCIDENTE	LESIONADOS	MUERTOS		
2019	1049	568	57	87,42	47,33	4,75	0,54	0,054
2020	795	362	50	66,25	30,17	4,17	0,46	0,063
Enero a Agosto de 2021	647	256	36	80,88	32,00	4,50	0,40	0,056

“19.1 ¿Cuál es el índice en el tramo comprendido entre los Municipios de Tocancipá y Gachancipá?”

Los trayectos que comprenden el sector entre Tocancipá y Gachancipá son el Trayecto 2. (Final variante Tocancipá - Bascula sur peaje El roble) entre los PR 26+652 al PR36+072 de la Ruta 5501, Trayecto 3. (Variante Tocancipá) entre los PR 0+000 al PR5+000 de la ruta 55CNC y el Trayecto 3.A (par vial Gachancipá) entre los PR 0+000 al PR3+100 de la ruta 55CNE, teniendo en cuenta lo anterior y los reportes de accidentalidad remitidos por la concesión a continuación se presenta cuadro con el registro de accidentalidad desde enero de 2019 a agosto de 2021.

AÑO	NO ACCIDENTES	LESIONADOS	MUERTOS	PROMEDIO MENSUAL			HERIDOS POR ACCIDENTE	MUERTOS POR ACCIDENTE
				NO ACCIDENTE	LESIONADOS	MUERTOS		
2019	182	90	8	15,17	7,50	0,67	0,495	0,044
2020	135	62	8	11,25	5,17	0,67	0,459	0,059



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20212000323381



Fecha: 14-10-2021

Enero a Agosto de 2021	NO ACCIDENTES	LESIONADOS	MUERTOS	PROMEDIO MENSUAL			HERIDOS POR ACCIDENTE	MUERTOS POR ACCIDENTE
				14,63	6,13	0,13		

“19.2 ¿Cuántos pasos peatonales seguros existen en los centros poblados urbanos o rurales, o pasos veredales por los cuales atraviesa el corredor vial Briceño - Tunja - Sogamoso?”

A continuación, se presenta un listado de los pasos peatonales a desnivel que se encuentran en el corredor concesionado.

PASOS PEATONALES A DESNIVEL							
No.	NOMBRE	PR	TRAY.	CALZADA			CONSTRUIDO CONCESIONARIO
				CD	CI	CU	
1	Puente Peatonal Vereda Los Manzanos	PR3+160	3	X	X		Concesionario CSS
2	Puente Peatonal Vereda La Esmeralda	PR3+830	3	X	X		Concesionario CSS
3	Puente Peatonal Vereda La Esmeralda	PR4+411	3	X	X		Concesionario CSS
4	Puente Peatonal Gachancipá	PR30+782	2			X	Antiguo - Estructura Metálica
5	Box Culvert (paso peatonal Gachancipá)	PR30+982	2			X	Antiguo
6	Puente Peatonal Vereda Boitá	PR41+112	4	X	X		Concesionario CSS
7	Puente Peatonal Chocontá	PR60+452	6	X	X		Concesionario CSS
8	Puente Villapinzón	PR73+332	7	X	X		Concesionario CSS
9	Puente Peatonal Ventaquemada	PR98+152	10	X	X		INVIAS
10	Puente Peatonal Tunja (sector Santiago de Tunja)	PR122+352	11	X	X		Antiguo
11	Puente Peatonal Tunja (sector san Antonio)	PR123+112	11	X	X		Antiguo
12	Puente Peatonal Tunja (sector viaducto)	PR124+497	11	X	X		Antiguo
13	Puente Peatonal Tunja (sector Londoño barajas)	PR125+172	11	X	X		Antiguo
14	Puente Peatonal Tunja (sector UPTC)	PR127+232	11	X	X		Antiguo
15	Puente Peatonal Tunja (sector Santa Inés)	PR126+592	11	X	X		Antiguo
16	Puente Peatonal Tunja (sector Villa Luz)	PR128+382	11	X	X		Antiguo
17	Puente Peatonal cementerio Tunja	PR1+270	13			X	Concesionario CSS
18	Puente Peatonal Entrada Tuta	PR16+890	14	X	X		INVIAS
19	Puente Peatonal cementerio Paipa	PR35+540	15	X	X		INVIAS
20	Paso peatonal deprimido Paipa	PR36+090	15	X	X		INVIAS
21	Puente Peatonal la yee Corinto Paipa	PR37+390	15	X	X		INVIAS
22	Puente Peatonal Romita	PR40+390	15	X	X		INVIAS
23	Puente Peatonal Duitama	PR47+490	16	X	X		Concesionario CSS
24	Puente Peatonal Juan Grande Duitama	PR48+990	16	X	X		Antiguo
25	Puente Peatonal Bavaria	PR50+270	16	X	X		Concesionario CSS
26	Puente Peatonal Tibasosa	PR5+190	17			X	Antiguo

“19.3 ¿Cuáles son las acciones desarrolladas por la concesión responsable de este corredor vial enfocados a la reducción de la siniestralidad y reducción en la fatalidad o heridos?”



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20212000323381



Fecha: 14-10-2021

A lo largo del corredor vial se encuentran pasos a nivel autorizados, cruces peatonales, los cuales se encontraron con su respectiva señalización vertical, (SP-46, SP-47, SI-24 y SR-40) y demarcación horizontal, Pictogramas, Chevrone y Textos indicativos. A continuación, se presenta el listado correspondiente.

SECTOR CUNDINAMARCA 17 PASOS A NIVEL			
TR.	RUTA	PR	OBSERVACIONES
2	5501	PR29+362	Paso a nivel autorizado, Cruce Peatonal. Buen estado.
3A	55CNE	PR1+285	Par Vial, paso a nivel autorizado. No tiene texto indicativo
3A	55CNE	PR2+340	Par Vial, paso a nivel autorizado. Cruce Peatonal. No tiene texto indicativo
4	5501	PR42+052	Cruce Peatonal
5	5501	PR42+752	Cruce Peatonal.
5	5501	PR44+852	Cruce Peatonal Zona Escolar,
6	5501	PR56+352	Cruce Peatonal Zona Escolar
7	5501	PR61+252	Cruce Peatonal.
7	5501	PR64+352	Cruce Peatonal Zona Escolar.
7	5501	PR67+602	Cruce Peatonal Zona Escolar.
7	5501	PR69+582	Cruce Peatonal Zona Escolar.
7	5501	PR70+882	Cruce Peatonal
7	5501	PR71+112	Cruce Peatonal.
7	5501	PR71+092	Cruce Peatonal.
7	5501	PR71+992	Cruce Peatonal.
7	5501	PR73+952	Cruce Peatonal Zona Escolar.
8	5501	PR75+822	Cruce Peatonal Zona Escolar.

SECTOR BOYACÁ 70 PASOS A NIVEL			
TR	RUTA	PR	OBSERVACIONES
9	5501	PR88+452	Cruce Peatonal Zona Escolar.
9	5501	PR92+872	Paso Peatonal
9	5501	PR93+332	Cruce Peatonal Zona Escolar.
10	5501	PR96+312	Paso Peatonal
10	5501	PR100+392	Paso Peatonal
10	5501	PR100+822	Paso Peatonal
10	5501	PR104+912	Paso Peatonal
10	5501	PR105+002	Paso Peatonal
10	5501	PR106+052	Cruce Peatonal Zona Escolar
10	5501	PR108+392	Paso peatonal
12	55BYA	PR1+150-	Paso Peatonal
12	55BYA	PR 1+750-	Paso Peatonal
12	55BYA	PR 4+130-	Paso Peatonal
12	55BYA	PR 6+980-	Cruce Peatonal Zona Escolar
12	55BYA	PR 12+160-	Paso Peatonal
13	5502	PR1+230	Cruce Peatonal Zona Escolar.
13	5502	PR5+180-	Paso Peatonal
13	5502	PR5+530-	Paso Peatonal
13	5502	PR6+650-	Paso Peatonal
13	5502	PR7+240-	Paso Peatonal
14	5502	PR10+910-	Cruce Peatonal Zona Escolar.
14	5502	PR13+930-	Paso Peatonal
14	5502	PR14+210-	Paso Peatonal
14	5502	PR19+850-	Paso Peatonal



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20212000323381



Fecha: 14-10-2021

SECTOR BOYACÁ			
70 PASOS A NIVEL			
TR	RUTA	PR	OBSERVACIONES
14	5502	PR21+360-	Paso Peatonal
14	5502	PR23+480-	Paso Peatonal
14	5502	PR24+170-	Paso Peatonal
14	5502	PR25+150-	Paso Peatonal
14	5502	PR27+270-	Cruce Peatonal Zona Escolar.
14	5502	PR27+870-	Paso Peatonal
14	5502	PR31+390-	Paso Peatonal
14	5502	PR32+870-	Paso Peatonal
14	5502	PR33+890-	Paso Peatonal
15	5502	PR38+010-	Paso Peatonal
15	5502	PR38+890-	Paso Peatonal
15	5502	PR39+350-	Paso Peatonal
15	5502	PR40+775-	Paso Peatonal
15	5502	PR41+570-	Paso Peatonal
15	5502	PR42+010-	Paso Peatonal
15	5502	PR42+790-	Paso Peatonal
15	5502	PR43+420-	Paso Peatonal
15	5502	PR43+990-	Paso Peatonal
15	5502	PR45+830-	Cruce Peatonal Zona Escolar.
15	5502	PR46+500-	Paso Peatonal
16	6210	PR3+364-	Cruce Peatonal Zona Escolar.
17	62BY05	PR+580-	Paso Peatonal
17	62BY05	PR+640-	Cruce Peatonal Zona Escolar. Sin demarcación
17	62BY05	PR3+040-	Cruce Peatonal Zona Escolar. Sin demarcación
17	62BY05	PR3+090-	Cruce Peatonal Zona Escolar.
17	62BY05	PR3+510-	Cruce Peatonal Zona Escolar.
17	62BY05	PR3+560-	Cruce Peatonal Zona Escolar.
17	62BY05	PR5+750-	Cruce Peatonal Zona Escolar. Sin demarcación
17	62BY05	PR10+080-	Cruce Peatonal Zona Escolar.
17	62BY05	PR10+130-	Cruce Peatonal Zona Escolar.
17	62BY05	PR10+440-	Cruce Peatonal Zona Escolar.
17	62BY05	PR10+500-	Cruce Peatonal Zona Escolar.
18	6210	PR4+854-	Cruce Peatonal Zona Escolar.
18	6210	PR4+914-	Cruce Peatonal Zona Escolar.
18	6210	PR6+374-	Cruce Peatonal Zona Escolar.
18	6210	PR6+454-	Cruce Peatonal Zona Escolar.
18	6210	PR8+834-	Paso Peatonal
18	6210	PR8+904-	Paso Peatonal
18	6210	PR9+734-	Cruce Peatonal Zona Escolar.
18	6210	PR9+804-	Cruce Peatonal Zona Escolar.
18	6210	PR12+544-	Cruce Peatonal Zona Escolar.
18	6210	PR12+594-	Cruce Peatonal Zona Escolar.
18	6210	PR15+454-	Paso Peatonal
18	6210	PR15+524-	Paso Peatonal
18	6210	PR17+144-	Paso Peatonal
18	6210	PR17+274-	Paso Peatonal



Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20212000323381**Fecha: **14-10-2021**

ACCESOS NORTE

De acuerdo con los compromisos adquiridos:

“20. ¿A quiénes se aplicará la tarifa diferencial en el peaje Los Andes? Adjúntese el censo realizado.”

Inicialmente se aclara que el marco normativo para aplicar las tarifas diferenciales es la Resolución del Ministerio de Transporte No. 20213040025145 del 17 de junio de 2021, la cual se anexa, por medio de la cual se establecen la tarifa diferencial de la Categoría IIE2 para el peaje de Andes (destinada para los vehículos de Categoría II que estén autorizados por el Ministerio de Transporte para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en las rutas Bogotá - Chía y viceversa, y Bogotá - Cajicá y viceversa). Dicha tarifa diferencial, de acuerdo con el estudio de tránsito de la mencionada resolución, corresponderá al cobro actual de la tarifa de peajes, que no incluirá los incrementos proyectados para 2023 y 2026.

Se aclara que para la tarifa diferencial IIE2 (a aplicar en el peaje Andes) no se hizo un censo *per se*, sino que se identificaron la flota vehicular de las empresas transportadoras y el número de despachos por día, lo que llevó a asignar un número de pasos diarios para la Categoría IIE2, como se establece en el siguiente párrafo, ubicado en los antecedentes de la resolución.

“Para esta tarifa diferencial se otorgarán MIL (1.000) PASOS DIARIOS en general para la categoría, teniendo en cuenta que dentro de la información recopilada se estableció que para las empresas de transporte público de los municipios de Chía y Cajicá se tiene en promedio un total de 811 viajes por día. Lo anterior, considerando que cuando el proyecto inicie su etapa de operación, proyectada en el 2029, los tiempos de viaje entre Bogotá y Chía o Cajicá se disminuirán y, a su vez, esto generará un eventual incremento de la demanda de pasajeros, toda vez que con la misma flota vehicular se podrán realizar más viajes por día, proyectándose un máximo de 1.000 viajes diarios, que representa un incremento del 19% con respecto a la información actual.”

“21. ¿Cuándo inician a operar las tarifas diferenciales?”

De acuerdo con la Resolución del Ministerio de Transporte No. 20213040025145 del 17 de junio de 2021, las tarifas diferenciales se implementan a partir del 16 de enero de 2023 siempre y cuando se encuentre en ejecución el proyecto *Accesos Norte Fase II*, que actualmente se encuentra en proceso de licitación pública. El Pliego de Condiciones Definitivo de este proyecto está publicado en SECOP I, con el No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021.



Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20212000323381**Fecha: **14-10-2021****“22. Indique ¿cuál es la razón por la cual no se han establecido a la fecha?”**

Como se indicó anteriormente, las tarifas diferenciales se proyectan en el marco de la estructuración integral del proyecto Accesos Norte Fase II. Para la activación de estas tarifas diferenciales, se requiere que el proyecto Accesos Norte Fase II se encuentre en ejecución, y que sean implementados los incrementos proyectados en la Resolución del Ministerio de Transporte No. 20213040025145 del 17 de junio de 2021, estipulados a partir del 16 de enero de 2023.

NAVEGABILIDAD DEL RIO MAGDALENA**“23. Sírvase indicar cuales son las principales causas de deterioro ambiental en el Rio Magdalena y ¿Qué acciones se han adelantado con el fin de mitigarlas?”****“24. ¿Qué acciones se han adelantado para contribuir con la recuperación y mantenimientos de las vías de migración del ciclo reproductivo de las especies, control y reducción de la sedimentación y reducción de carga contaminante?”****“26. ¿Se ejecutarán actividades para alcanzar la navegabilidad del rio Magdalena en los departamentos de Cundinamarca (Puerto Salgar), Caldas (La Dorada), Boyacá (Puerto Boyacá), Cesar (Gamarra) y Antioquia (Puerto Berrio)?”**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 1755 de 2015 que sustituyó el artículo 21 de la Ley 1437 de 2011, al no ser competencia de la ANI se les dio traslado de estos requerimientos a CORMAGDALENA por medio del Radicado ANI No. 20212000315231 del 08 de octubre del 2021

“25. ¿En qué estado se encuentra el proceso de adjudicación de la navegabilidad del Rio Magdalena?”

Actualmente el proyecto se encuentra en fase de aprobaciones por parte de las diferentes entidades del Estado, conforme a lo dispuesto por la Ley 1508 de 2012 y sus decretos reglamentarios.

De acuerdo con lo anterior, se tiene previsto abrir la licitación este año, una vez se surtan las aprobaciones del proyecto. En el Pliego de Condiciones se establecerá el cronograma de la licitación pública. Es un objetivo de este gobierno adjudicar todos los proyectos de Primera Ola de 5G, dentro de los que se encuentra el Proyecto APP Río Magdalena.

“27. ¿Se han realizado mesas técnicas y de socialización con las comunidades y municipios ribereños?”

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20212000323381**Fecha: **14-10-2021**

En el marco del mejoramiento de la navegabilidad del Río Magdalena, la Universidad del Norte, en convenio con CORMAGDALENA, desarrolló un conjunto de talleres de análisis participativo, con el propósito de socializar e identificar los posibles impactos socioeconómicos percibidos por las comunidades ribereñas pertenecientes a cinco municipios del área de influencia (Las Flores, El Banco, Gamarra, Magangué y Puerto Wilches).

“27.1 ¿Cuáles han sido las solicitudes de las comunidades con ocasión de la adjudicación del contrato?”

A la fecha, la ANI no ha recibido de CORMAGDALENA ninguna solicitud por parte de las comunidades de los municipios del área de influencia del proyecto.

“27.2 ¿Se ha estructurado un plan de adecuaciones de infraestructura y Gestión del riesgo para las comunidades y municipios ribereños?”

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 1755 de 2015 que sustituyó el artículo 21 de la Ley 1437 de 2011, al no ser competencia de la ANI se les dio traslado de estos requerimientos a CORMAGDALENA por medio del Radicado ANI No. 20212000315231 del 08 de octubre del 2021

Quedamos atentos a cualquier aclaración e información adicional que sea requerida.

Cordialmente,

MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES
Presidente

Anexos: Un archivo en PDF

cc: 1) MINISTERIO DE TRANSPORTE servicioalciudadano@mintransporte.gov.co BOGOTA D.C.

Proyectó:

VoBo: CARLOS CRISTIAN SOTO MARIN, XIOMARA PATRICIA JURIS JIMENEZ 3 GERENTE, CARLOS ALBERTO TAPICHA FALLA, DANY WILSON ORTIZ ROA 1, DIANA CECILIA CARDONA RESTREPO (VICE), Ernesto Ort?z D?az, GONZALO CUBIDES SUAREZ, LILIANA PAREDES RAMIREZ, NATALIA FERNANDA ENRIQUEZ RUANO, DIEGO ALEJANDRO MORALES SILVA (VICE), JAVIER HUMBERTO FERNANDEZ VARGAS, JOSE IGNACIO ALEMÁN BUITRAGO, RAFAEL ANTONIO DIAZ GRANADOS AMARIS Coord GIT, HECTOR EDUARDO VANEGAS GAMEZ, LILIAN CAROL BOHORQUEZ OLARTE (GERENTE), OSCAR EDUARDO OROZCO SANCHEZ, XIOMARA MORA FORERO 2, CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES (VICE), EGNNA DORAYNE FRANCO MENDEZ 2, JUAN CARLOS RENGIFO RAMIREZ 2, LUIS GERMAN VIZCAINO SABOGAL, WILSON YOVANI GARZON CIFUENTES Coord GIT

Nro Rad Padre: 20214091149672

Nro Borrador: 20212000059604





Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 19 de 19

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20212000323381**



Fecha: **14-10-2021**

GADF-F-012



La movilidad
es de todos

Mintransporte