



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

Bogotá D.C., 26 de julio de 2021.

Doctores

GERMÁN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ

Presidente de la Cámara de Representantes

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

Secretario General de la Cámara de Representantes

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

german.blanco@camara.gov.co

secretaria.general@camara.gov.co

raul.avila@camara.gov.co

Ciudad

ASUNTO: Proposición No. 134 aprobada el 17 de junio de 2021 - Debate de Control Político.
Radicados ANI Nos. 20214090813282 y 20214090813822 del 22 de julio de 2021.

Respetados Doctores:

La Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante la “ANI”) acusa recibo de su comunicación relacionada con la Proposición No. 134 aprobada el 17 de junio de 2021, por medio de la cual se adjuntan los respectivos cuestionarios para el Debate de Control Político sobre las “Obras de Infraestructura en transporte: Ruta del Sol, Ferrocarriles Nacionales y Navegabilidad del Río Magdalena”, convocado por los Representantes a la Cámara José Eliecer Salazar López, Norma Hurtado Sánchez, Martha Villalba Hodwalker y Hernando Guida Ponce; así las cosas, la ANI se permite dar respuesta en los siguientes términos:

PROCESO DE RECUPERACIÓN DE FERROCARRILES NACIONALES

CUESTIONARIO PRESIDENTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI

“1. Teniendo en cuenta que la ley de presupuesto para el año 2020, tenía destinado para la Agencia Nacional de Infraestructura la suma de \$162.900.000.000 y para el año 2021 tiene destinado la suma de \$177.265.214.000, por concepto de apropiaciones para vías férreas, sírvase presentar un informe sobre ¿Cuál ha sido la ejecución de estos rubros presupuestales por vigencia?, indicando como se han invertido.”

En atención a su consulta, inicialmente es importante indicar que la ANI tiene a su cargo tres (3) proyectos férreos, los cuales se relacionan a continuación:



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

PROYECTO	SECTOR	LONGITUD (KM)
Red Férrea del Atlántico	Chiriguaná - Santa Marta	245
Sistema Ferroviario Central - Obra Pública	La Dorada - Chiriguaná	561
	Facatativá - Bogotá - La Caro - Belencito y La Caro - Zipaquirá	311
Red Férrea del Pacífico	Buenaventura - La Felisa, Zarzal - La Tebaida / Cartago - La Felisa,	498

A continuación, presentamos la relación de las actividades en el Plan de Acción del modo férreo para el año 2020, con las apropiaciones presupuestales correspondientes:

DESCRIPCIÓN INVERSIÓN (2020)	PROYECTO	VALOR FINAL
Interventoría de la Red Férrea del Atlántico (Enero - Diciembre)	Red Férrea del Atlántico	\$3.695.860.841
Contrato de Obra Pública Bogotá - Belencito y La Dorada - Chiriguaná (Enero - Julio 01)	Corredor Férreo Central	\$57.449.253.848
Otrosí al Contrato de Obra Pública Bogotá - Belencito y La Dorada - Chiriguaná		\$37.159.795.696
Interventoría de Contrato de Obra Pública Bogotá - Belencito y La Dorada - Chiriguaná (Enero a Agosto 01)		\$3.175.872.702
Otrosí a la Interventoría de Contrato de Obra Pública Bogotá - Belencito y La Dorada - Chiriguaná		\$2.384.380.834
Interventoría de la Red Férrea del Pacífico (Enero - Diciembre)	Red Férrea del Pacífico	\$3.684.384.430
Pago de indemnizaciones prediales para la construcción de la variante férrea de Cartago		\$659.019.915
Recorte Presupuestal Vigencia 2020*	\$54.093.844.631,60	
Pérdida de Apropiación	\$97.587.102,40	

* El valor total de la actividad "Recorte Presupuestal Vigencia 2020" corresponde a la suma de los valores de actividades no ejecutadas por efectos de la emergencia económica, social y ambiental derivada del COVID-19. En particular, es importante precisar que, debido a la emergencia sanitaria por la cual atraviesa el país, los operadores férreos han disminuido la movilización de carbón en el corredor de la Red Férrea del Atlántico, razón por la cual, se presentó una disminución de los ingresos previstos para el año 2020.

Ahora bien, respecto del presupuesto para el modo férreo de la ANI para la vigencia 2021, a continuación, se presenta con las apropiaciones presupuestales vigentes y su ejecución:

ACTIVIDADES	PROYECTO	APROPIACIÓN	EJECUCIÓN
Nueva Interventoría Red Férrea del Pacífico (Septiembre - diciembre)	Red Férrea del Pacífico	\$2.413.742.859	\$0
Prorrogar interventoría de Red Férrea del Pacífico (Junio - septiembre)	Red Férrea del Pacífico	\$944.161.854	\$0
Interventoría Red Férrea del Pacífico (Enero - junio)	Red Férrea del Pacífico	\$1.579.354.300	\$1.568.895.000
Fondear Vigilancia tramo Zona Franca de Pereira - La Felisa	Red Férrea del Pacífico	\$600.000.000	\$0
Actividades para saneamiento predial Red Férrea del Atlántico	Red Férrea del Atlántico	\$50.000.000	\$0
Interventoría Red Férrea Atlántico	Red Férrea del Atlántico	\$3.836.048.466	\$1.561.596.580
Obra Publica Bogotá - Belencito y La Dorada - Chiriguana	Corredor Férreo	\$13.948.290.102	\$12.767.809.747



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

ACTIVIDADES	PROYECTO	APROPIACIÓN	EJECUCIÓN
	Central		
Interventoría Obra Pública Bogotá - Belencito y La Dorada - Chiriguana	Corredor Férreo Central	\$1.316.083.274	\$1.180.480.355
Contrato interadministrativo Findeter Bogotá - Belencito	Corredor Férreo Central	\$17.062.265.815	\$4.265.566.454
Contrato interadministrativo Findeter La Dorada - Chiriguana	Corredor Férreo Central	\$3.560.938.893	\$0
Contrato de Obra Pública La Dorada - Chiriguana	Estructuración	\$46.064.659.195	\$46.064.659.195**
Interventoría al Contrato de Obra Pública La Dorada - Chiriguana	Estructuración	\$2.792.330.159	\$0***
Actividades liberación*		\$82.297.339.083	
TOTAL		\$176.465.214.000	\$67.409.007.331
<p>* El valor total de la actividad "Actividades liberación" corresponde a la suma de los valores de las actividades no ejecutadas por efectos de la Emergencia Económica, Social y Ambiental derivada del COVID-19. En particular, es importante precisar que, debido a la emergencia sanitaria por la cual atraviesa el país, los operadores férreos han disminuido la movilización de carbón en el corredor de la Red Férrea del Atlántico, razón por la cual, se presentó una disminución de los ingresos previstos para el año 2021.</p> <p>**Proyecto adjudicado el 21 de junio de 2021.</p> <p>*** Proceso VJ-VE-CM-007-2021, Estado: Proceso en evaluación y observaciones, para adjudicación.</p>			

"2. Sírvase indicar ¿Cuál es el estado actual de las concesiones de la red férrea?"

Actualmente la red férrea, a cargo de la ANI, cuenta con dos contratos de concesión, los cuales son: i) la Concesión Férrea del Atlántico y; ii) la Concesión Férrea del Pacífico.

Concesión Férrea del Atlántico:

El 09 de septiembre de 1999, mediante Contrato No. O-ATLA-0-99 de 1999, FERROVÍAS entregó en Concesión a la Sociedad Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. - FENOCO S.A., la infraestructura de la Red Férrea del Atlántico, incluyendo bienes inmuebles, bienes muebles y material rodante, para su rehabilitación - reconstrucción, conservación, operación y explotación, mediante la prestación del servicio de transporte ferroviario de carga, por el término de treinta (30) años.

Como hito importante, se resalta que mediante el Otrosí No. 12 del 2006, se realizó una importante modificación al contrato, estableciendo la desafectación de los Tramos Bogotá - Belencito, La Caro - Lenguaque, Bogotá - Dorada, Dorada - Barrancabermeja, Barrancabermeja - Chiriguana y Puerto Berrío - Medellín (Bello), continuando a cargo del Concesionario FENOCO, y en Concesión los Tramos Chiriguana - Ciénaga, Ciénaga - Santa Marta.

Teniendo en cuenta que a la fecha del citado Otrosí no se contaba con un mecanismo para las actividades de Control y Operación de los tramos desafectados, mediante los Otrosíes Nos. 13 del 10 de septiembre de 2008, 14 del 21 de septiembre de 2009, 15 del 01 de febrero de 2010, 16 del 07 de febrero de 2011, 17 del 31 de marzo de 2011 y 18 del 31 de agosto de 2012 al Contrato de Concesión, se prorrogó el plazo para que el Concesionario FENOCO S.A. continuara con la ejecución de las actividades de Control y



Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20215000226991**Fecha: **27-07-2021**

Operación de la Infraestructura desafectada de la Red Férrea del Atlántico, hasta el 31 de octubre de 2013, fecha en la cual, fueron finalmente desafectados los tramos en comento.

De acuerdo con lo anterior, desde el año 2013 y hasta la actualidad, el Contrato de Concesión corresponde al corredor férreo ubicado entre Chiriguaná PK 723 y el Puerto de Santa Marta PK 969 en una longitud origen - destino de 246 Km, es decir que en el año 2011, la ANI recibió la Concesión con los tramos relacionados desafectados, con la construcción de segunda línea en ejecución y con una movilización de carbón de 39.4 millones de toneladas. Durante el año 2020 se movilizaron 35.581.823 toneladas de carbón y en lo que va corrido del 2021, con corte al 22 de junio, se han movilizado 16.312.437,26 toneladas de carbón.

Actualmente el Concesionario FENOCO S.A. desarrolla actividades de mantenimiento y conservación del corredor férreo, vigilancia, control de tráfico, explotación y operación del corredor concesionado. Con respecto a la obligación de construcción de la segunda línea, se explica la situación actual en la respuesta al Punto No. 6.

Concesión Férrea del Pacífico:

La concesión de la Red Férrea del Pacífico, bajo el Contrato 09-CONP-98 fue recibida por la ANI, con dos empresas presentes en el contrato, tras la cesión total del contrato de concesión ocurrida en el año 2008 y regulada por el Otrosí No. 15, mediante el cual la sociedad Tren de Occidente S.A., cedió el contrato de concesión a la sociedad Ferrocarril del Oeste (hoy Ferrocarril del Pacífico S.A.S. en Liquidación Judicial), del tramo Buenaventura - Cartago y el ramal Zarzal a la Tebaida, con una longitud total de 380 km. De otra parte, el cesionario, la sociedad Tren de Occidente S.A., conservó la calidad de fideicomitente y la obligación de terminar las actividades del plan de obras de rehabilitación en el tramo Cartago - La Felisa, incluyendo la obligación de construcción de dos variantes férreas a los centros poblados de Cartago y Caimalito.

Respecto del estado actual del Contrato de Concesión, la ANI mediante la Resolución No. 1685 del 12 de noviembre de 2019, confirmada a través de la Resolución 20207070005965 del 15 de mayo de 2020, declaró la caducidad del Contrato de Concesión No. 09-CONP-98 de 1998 debido a los incumplimientos graves y directos por parte de la Sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S. en liquidación judicial; dichos incumplimientos se centran en 3 temas, así: a) Suspensión en la prestación del servicio de transporte de carga, b) Mantenimiento y conservación de la infraestructura entregada en concesión y, c) Mantenimiento de los equipos férreos. Por lo anterior, la ANI se encuentra adelantando los inventarios para la reversión de la infraestructura al Instituto Nacional de Vías - INVIAS.

Por otro lado, dentro del manejo de la relación contractual con la sociedad Tren de Occidente S.A., y en cumplimiento del Acuerdo Conciliatorio del 23 de marzo de 2018 aprobado por el Tribunal Contencioso Administrativo del Valle del Cauca, esta sociedad se encuentra ejecutando la construcción del tramo de vía férrea entre el centro poblado de Zaragoza (Cartago - Valle del Cauca) y el km 367, en las



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

inmediaciones del corregimiento de Caimalito (Pereira - Risaralda), en donde se encuentran emplazadas varias facilidades logísticas y de tipo zona franca como la Zona Franca Internacional de Pereira. Las obras incluyen la construcción de las variantes al municipio de Cartago y al corregimiento de Caimalito y la rehabilitación de la vía férrea entre estos dos puntos, para un total de 32 kilómetros de vía férrea, en la actualidad se cuenta con un avance del 48%.

“3. ¿Sírvese indicar el estado actual de los tramos que están en proceso de recuperación, indicando lugar donde están ubicados estos tramos?”

Con relación a la Red Férrea del Pacífico, tal como se mencionó en la respuesta al punto anterior, actualmente se adelanta por parte de la ANI el proceso de reversión del tramo Buenaventura - Zaragoza y el ramal Zarzal - La Tebaida y el seguimiento a la ejecución de las obras del Acuerdo Conciliatorio en el tramo Zaragoza - Caimalito.

Vale la pena mencionar que la ANI ha logrado iniciar operaciones comerciales de carga a lo largo de los corredores Bogotá - Belencito y La Dorada - Chiriguaná - Santa Marta, reactivando las operaciones de carga diferente al carbón. A partir del segundo semestre de 2018 y con corte al 15 de abril de 2021 se tienen las siguientes estadísticas:

En el corredor Bogotá - Belencito se movilizaron más de 110.000 toneladas desde el año 2018 hasta el 15 de abril del 2021 y en el corredor La Dorada - Chiriguaná se movilizaron más de 100.000 toneladas en el mismo periodo de tiempo, en productos como cemento en saco, acero, materia prima para la industria de papel, productos agrícolas, entre otros.

A partir de mayo de 2021, a través del Contrato Interadministrativo No. VEJ-VE-477 de 2021, suscrito con la Financiera de Desarrollo Territorial (en adelante “FINDETER”), se reiniciaron las operaciones de pasajeros por parte de la empresa Turistren en el corredor Bogotá - Zipaquirá y el pasado 15 de junio de 2021 se logró la reactivación de la operación comercial de carga en el corredor Bogotá - Belencito. Desde el reinicio de la operación comercial en este corredor, con corte al 27 de junio de 2021, se han movilizado 2.095 toneladas de cemento en saco.

Por otra parte, y con relación al corredor férreo La Dorada - Chiriguaná, el 17 de junio de 2021 a través de FINDETER se suscribió el Contrato Interadministrativo No VEJ-VE-503-2021 del 17 de junio de 2021 con el fin de garantizar la vigilancia, control de tráfico y mantenimiento, así como la de contar con la respectiva interventoría durante un plazo estimado de 2.5 meses.

Con el desarrollo de las actividades antes citadas, se permitirá continuar con el Plan de Reactivación trazado por la Entidad, para posteriormente garantizar el correcto empalme con el Contratista seleccionado por la ANI en el marco del proceso Licitatorio No. VJ-VE-LP-001-2021, adjudicado el pasado 22 de junio de 2021 mediante la Resolución No. 20217030009985 que tendrá como objeto el de “Ejecutar las actividades de mantenimiento, conservación y mejoramiento de la infraestructura entregada y que hace

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

parte del corredor La Dorada (Caldas) - Chiriguaná (Cesar) y ramales incluidos en los anexos técnicos, así como el control y mantenimiento de material rodante y atención de emergencias que alteren de alguna manera las operaciones ferroviarias en el corredor ferroviario, y demás actividades consagradas en los anexos”.

“4. Sírvase indicar ¿en qué estado se encuentra el acto administrativo que prepara la agencia donde establece las reglas de juego para las empresas que están interesadas en participar en el mercado y los concesionarios de las redes?”

El proyecto de borrador de la Resolución “Por medio de la cual se fijan los requisitos y se establece el procedimiento para asignar surcos ferroviarios” fue publicada en la página web de la ANI el 23 de agosto de 2019, recibiendo observaciones que fueron respondidas a quienes las formularon.

Es importante tener presente que el borrador de acto administrativo fue socializado con el Ministerio de Transporte y para su revisión y ajustes se han venido realizando diversas Mesas de Trabajo entre la ANI y esta cartera ministerial; se espera tramitar este acto administrativo en el segundo semestre del 2021.

“5. ¿En qué estado se encuentra el proceso de estructuración para habilitar el tramo Bogotá - Belencito?”

La ANI, en el estricto cumplimiento de su función de administración y operación, consagradas en el Decreto 4165 de 2011, Artículo 4º, numeral 19¹, desde el 2013 ha administrado temporalmente los corredores férreos desafectados del contrato de concesión ATLA-099, La Dorada - Chiriguaná y Bogotá - Belencito; estos, al momento de la elaboración de este documento, han recuperado las condiciones de operación segura y confiable.

Es necesario indicar que el Plan Maestro de Transporte Intermodal 2015 - 2025 identificó tres corredores ferroviarios, como prioritarios para para intervenir en la primera década: i) Vía al Pacífico, ii) La Dorada - Chiriguaná y iii) Bogotá - Belencito.

La ANI suscribió el Convenio 024 de 2017 con la Financiera de Desarrollo Nacional (en delante de “FDN”), en la ejecución de la Etapa 1 se realizó una evaluación a nivel de prefactibilidad de los tres corredores priorizados en el PMTI: La Dorada - Chiriguaná, Bogotá - Belencito y la salida a la Costa Pacífica. Con los resultados de dicha evaluación se desarrolló una matriz multicriterio que arrojó como resultado la priorización del corredor La Dorada - Chiriguaná.

¹ Administrar y operar de forma temporal la infraestructura ferroviaria nacional cuando, por razones de optimización del servicio, esta haya sido desafectada de un contrato de concesión, y hasta tanto se entregue a un nuevo concesionario o se disponga su entrega definitiva al Instituto Nacional de Vías, INVIAS.

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

En el marco del convenio se desarrolló y analizó el estudio realizado por el BID y B&C, mediante el cual se priorizó el orden de intervención de los corredores ferroviarios. Se encontró que el corredor Bogotá - Belencito tiene una demanda máxima a ser atendida de 479.329 toneladas por año.

Demanda asociada a mercados identificados Q_i						
Salidas a la costa Pacífica	3.965.716	205.011	0	1.917.686	994.144	7.082.557
La Dorada - Chiriguana	107.822	110.213	202.457	998.083	1.719.484	3.138.058
Bogotá - Belencito	45.378	48.736	0	74.750	310.466	479.329

Fuente: Análisis de demanda y de viabilidad de los proyectos férreos de interés de la nación que fueron identificados como prioritarios en el plan maestro intermodal, utilizando información primaria y secundaria.

Tabla 8. Resultados priorización de los corredores a partir de evaluación multicriterio.

Priorización	Corredor	Calificación obtenida
1	Corredor 2: La Dorada – Chiriguana – Santa Marta	8,9
2	Corredor 1: Salidas a la Costa Pacífica	2,6
3	Corredor 3: Bogotá - Belencito	0,7

Fuente: B&C S.A. a partir de variables de priorización.

Fuente: Análisis de demanda y de viabilidad de los proyectos férreos de interés de la nación que fueron identificados como prioritarios en el plan maestro intermodal, utilizando información primaria y secundaria.

Por parte de la Empresa Férrea Regional de la Gobernación de Cundinamarca se ejecutan dos contratos para el desarrollo de proyectos férreos regionales de pasajeros, para la movilización de pasajeros desde los municipios hacia la cabecera de la capital del país. Al momento de esta respuesta, el estado del proyecto Regiotram de Occidente, sobre el tramo Facatativá - Bogotá es *adjudicado*. Por lo anterior, los tramos entre Facatativá y Bogotá y entre Bogotá y Zipaquirá serán entregados a la Gobernación de Cundinamarca al inicio de las obras en cada uno de los tramos.

Por lo anteriormente expuesto, el proceso de estructuración de este corredor se encuentra priorizado para ser estructurado, después del corredor férreo hacia el puerto de Buenaventura.

“6. Sírvase indicar ¿cuál es el estado actual de la construcción de los 25,68 km pendientes por construir en la segunda línea férrea del tramo en Concesión Chiriguana - Ciénaga, Ciénaga - Santa Marta?”

En la actualidad el Contrato de Concesión No. O-ATLA-00-99 corresponde al corredor férreo ubicado entre Chiriguana y el Puerto de Santa Marta, que incluye la obligación de construir 191.1 km de segunda línea, de los cuales a la fecha se han construido 165.42 Km en línea paralela. Los 25.68 km pendientes por construir se encuentran ubicados en los siguientes municipios:

SECTOR	LONGITUD (KM)
Bosconia	2,45
Fundación	1,09
Aracataca (Variante)	9,11



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

Zona Bananera (Corregimientos de Guacamayal, Sevilla y Orihueca) y Predios La Corona y la Feliciana	13.03
---	-------

Ahora bien, con relación al estado actual de la construcción de los 25,68 km pendientes por construir en la segunda línea férrea, nos permitimos informar que desde el año 2019, el Concesionario FENOCO S.A. ha venido manifestando que no le corresponde construirlos, teniendo en cuenta que ya cumplió con las inversiones y con la capacidad prevista contractualmente, posición que no ha sido compartida por el Interventor del proyecto y por la ANI. Sobre esta situación se han venido cruzando diversas comunicaciones en donde la ANI y el Concesionario FENOCO S.A. han presentado sus argumentos, sin lograr un consenso al respecto. Ante esta circunstancia, se han venido realizando reuniones internas en la ANI entre las áreas técnica, jurídica y de sancionatorios para revisar las actuaciones contractuales a que haya lugar.

“7. Teniendo en cuenta que los tramos Cartago - Caimalito - La Felisa, que hace parte de la Red Férrea del Pacífico, no han sido recuperados y se encuentran en construcción a cargo de la Sociedad Tren de Occidente S.A., sírvase indicar ¿cuál es el estado actual de esta obra?”

Tal como se indicó en la respuesta del Punto 2, dentro del manejo de la relación contractual con la sociedad Tren de Occidente S.A., y en cumplimiento del Acuerdo Conciliatorio del 23 de marzo de 2018 aprobado por el Tribunal Contencioso Administrativo del Valle del Cauca, esta sociedad se encuentra ejecutando la construcción del tramo de vía férrea entre el centro poblado de Zaragoza (Cartago - Valle del Cauca) y el km 367, en las inmediaciones del corregimiento de Caimalito (Pereira - Risaralda). Las obras incluyen la construcción de las variantes al municipio de Cartago y al corregimiento de Caimalito y la rehabilitación de vía férrea entre estos dos puntos, para un total de 32 kilómetros de vía férrea, en la actualidad se cuenta con un avance del 48%. En adición, de conformidad con el mencionado Acuerdo Conciliatorio, la Sociedad Tren de Occidente S.A. tiene la obligación de vigilancia del tramo desde el Km 367, corregimiento de Caimalito (Pereira - Risaralda) hasta La Felisa.

“8. Sírvase indicar ¿en qué estado está actualmente el proceso de Estructuración Técnica, jurídica y financiera del corredor férreo comprendido entre los municipios de La Dorada en el departamento de caldas y Chiriguana en el departamento del Cesar?, con sus respectivos ramales para el proceso licitatorio”

Es necesario indicar que el 22 de diciembre de 2017 la FDN y la ANI, suscribieron el Convenio Interadministrativo No. 024 de 2017 cuyo objeto es *“Aunar los esfuerzos de LA FINANCIERA y de LA AGENCIA para desarrollar (I) análisis de demanda y de viabilidad de los proyectos férreos de interés de la Nación que fueron identificados como prioritarios en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), utilizando información primaria y secundaria y, de acuerdo con los resultados obtenidos en esta etapa y el grado de viabilidad de los proyectos estudiados, (II) desarrollar la estructuración técnica, legal y financiera a nivel de factibilidad de los corredores identificados y priorizados en la primera etapa”*.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

La FDN adelantó la contratación de la estructuración técnica del corredor Dorada - Chiriguana, luego de lo cual resultó como adjudicatario el Consorcio GCA-SETEC COLOMBIA (en adelante “Contratista Técnico”) y, en consecuencia, el 02 de julio de 2019 se suscribió el Contrato No. 35 de 2019 (en adelante “Contrato Técnico”).

Dentro de la ejecución del Convenio, el 25 de febrero de 2020, la FDN suscribió con la Unión Temporal BBVA - Deloitte - Durán & Osorio el Contrato 05 de 2020 “Contrato Legal y Financiero”, cuyo objeto consiste en llevar a cabo la “*Estructuración financiera y legal, del corredor férreo comprendido entre los municipios de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriguana en el departamento del Cesar, con sus respectivos ramales incluyendo interoperabilidad con el tramo Chiriguana - Santa Marta actualmente concesionado a FENOCO, y (ii) prestar la asesoría financiera y legal especializada para la consecución del financiamiento de la rehabilitación del corredor férreo objeto de estructuración*”.

Se estima que la estructuración técnica legal y financiera que permita el inicio de proceso de aprobaciones se surta durante el segundo semestre del año 2021.

Al momento de elaboración de este documento el equipo estructurador se encuentra preparando los documentos soporte para presentar el proyecto con el fin de obtener los conceptos favorables a Retribución por Unidades Funcionales y Análisis de Riesgos del Proyecto APP de Iniciativa Pública, que son emitidos por Ministerio de Transporte, así como con la aprobación de Condiciones Financieras y Valoración de Obligaciones Contingentes emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público; así mismo, el concepto favorable sobre la utilización del esquema de Asociación Público-Privada que expide el Departamento Nacional de Planeación. Se espera que estas aprobaciones y conceptos se obtengan en el segundo semestre de 2021.

Una vez se cuente con la aprobación por parte de todas las entidades, se solicitará la aprobación de las Vigencias Futuras requeridas por parte del CONFIS y, con dicha aprobación, se podrá así dar inicio al proceso de Licitación que culminará con la contratación de los futuros Concesionarios para cada corredor.

Ahora bien, es conveniente señalar que actualmente la ANI se encuentra estructurando la APP el Tren Dorada - Chiriguana, según las cifras preliminares que se tienen, la inversión que se realizará asciende a COP\$1,6 billones de pesos en Gastos de Capital (Capex) en pesos de 2020 y el plazo estimado de ejecución de este contrato será de diez (10) años.

“9. Sírvase indicar si ¿a la fecha ya se definieron las condiciones tarifarias o el valor de derecho de ingreso que deberán pagar los interesados en operar el corredor férreo del Atlántico?”

En cuanto a las condiciones tarifarias, es importante recordar que la regulación tarifaria para el proyecto Red Férrea del Atlántico (Chiriguana - Santa Marta) está dada por la Resolución 1070 de 2006 que contempla las tarifas de uso de vía para el corredor Chiriguana - Santa Marta. Actualmente no se realiza ni está prevista ninguna modificación a esta resolución.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

Ahora bien, frente al Derecho de Ingreso es pertinente indicar que en julio de 2019, el concepto del área jurídica de la ANI determinó que el Derecho de Ingreso es un concepto que hace parte del contrato de concesión, pero que su valor no se encontraba definido dentro del clausulado contractual, ante lo cual, a través del Equipo de Seguimiento del Proyecto, se procedió a estructurar una propuesta de cálculo de dicho valor, la cual fue preliminarmente validada en febrero de 2020 por el Concesionario FENOCO S.A..

Como complemento de lo anterior, es importante informar que el valor y demás condiciones relacionadas con el derecho de ingreso, se encuentran incorporadas en un anexo que se ha denominado Política de Acceso, que contempla el procedimiento y condiciones que deben cumplir los interesados en operar en el corredor concesionado y que por su complejidad e impacto viene siendo objeto de revisiones y ajustes por parte del Concesionario FENOCO S.A. y la ANI.

Así las cosas, una vez se culmine la concertación de la Política de Acceso entre la ANI y el Concesionario, éste último lo someterá a consideración de su Junta Directiva y de sus Accionistas y; una vez cuente con las aprobaciones necesarias, la ANI procederá a tramitar la modificación contractual que adopte la Política de Acceso, dentro de la que se encuentra lo relacionado con las condiciones y valor del Derecho de Ingreso.

RUTA DEL SOL I, II Y III

CUESTIONARIO AL PRESIDENTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

“1. Presentar un informe financiero completo de los proyectos de infraestructura Ruta del Sol, sectores I, II y III?”

Ruta del Sol Sector 1 - Contrato de Concesión No. 002 de 2010 (en etapa Construcción, Operación y Mantenimiento)

- Inicio de construcción: 06 de junio de 2011.
- Inicio de la Operación Tramo 2: 04 de diciembre de 2014.

Aportes consignados por la ANI en la fiducia según la Sección 12.04 (b) del Contrato de Concesión No. 002 de 2010 - Ruta del Sol Sector 1:

AÑO	APORTE CONTRACTUAL PESOS DIC 2008 (MILLONES)	PESOS CORRIENTES (MILLONES)
2011	\$631.518	\$686.480
2012	\$375.713	\$419.746
2013	\$184.812	\$210.094
2014	\$24.880	\$30.577
2015	\$17.499	\$22.645
2016	\$263.647	\$325.984



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

TOTA L	\$1.498.069	\$1.695.526
-------------------	--------------------	--------------------

Aportes pendientes por consignar en fiducia:

AÑO	APORTE CONTRACTUAL PESOS DIC 2008 (MILLONES)
2016	\$34.139
TOTA L	\$34.139

Ingresos recibidos por el Consorcio Vial Helios (con corte a junio 30 de 2021):

INGRESOS RECIBIDOS POR LA CONCESIONARIA	PESOS CORRIENTES (MILLONES)
Recaudo de peaje El Korán	\$53.711
Pago de hitos	\$1.733.519
Pago de rendimientos financieros	\$92.961
TOTAL	\$1.880.191

Recaudo promedio mensual:

ESTACIÓN DE PEAJE	VALOR PROMEDIO DE RECAUDO MENSUAL POR ESTACIÓN AÑO 2021
El Korán	\$5.065

*Cifras en millones de pesos

Ruta del Sol Sector 2 - Contrato de Concesión No. 001 de 2010 (Terminado, Revertido, Liquidado y Declarado nulo)

- Fecha de Inicio: 05 de abril de 2010.
- Fecha de reversión de la infraestructura a INVIAS: 20 de octubre de 2017.

A continuación, se presentan los ingresos recibidos por la Concesionaria Ruta del Sol S.A.S., durante la ejecución del Contrato de Concesión No. 001 de 2010:

INGRESOS RECIBIDOS POR LA CONCESIONARIA	PESOS CORRIENTES (MILLONES)	PESOS DIC 2018 (MILLONES)
Recaudo de peajes y sobrantes	\$968.100	\$1.162.346
Pago de hitos	\$1.245.300	\$1.447.831
Pago de fondo de pasivos contingentes prediales	\$128.830	\$154.753
Pago de rendimientos financieros	\$75.699	\$85.152
Pago de terceros de buena fe y rendimientos trasladados	\$1.635.369	\$1.669.293
Ingresos explotación estación de Morrison	\$250	\$276
TOTAL	\$4.053.551	\$4.519.653



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

Se presenta el saldo unificado por el laudo arbitral de agosto de 2019, del Patrimonio Autónomo administrado por la Fiduciaria Corficolombiana:

SALDO UNIFICADO POR LAUDO ARBITRAL DE AGOSTO DE 2019 (MILLONES)	
Saldo total fideicomiso RDS2	\$188.214

El Contrato de Concesión No. 001 de 2010, suscrito entre la Concesionaria Ruta del Sol S.A.S. y el Instituto Nacional de Concesiones - INCO (hoy la ANI), fue declarado nulo por parte de un Tribunal de Arbitramento mediante Laudo proferido el 06 de agosto de 2019 y liquidado de conformidad con lo establecido en el artículo 20 de la Ley 1882 de 2018.

Por su parte, la Superintendencia de Sociedades, en ejercicio de sus facultades jurisdiccionales, por medio del Auto 460-000202 del 15 de enero de 2020 ordenó la apertura del proceso de Liquidación Judicial de la Sociedad Concesionaria Ruta del Sol S.A.S., identificada con NIT.900.330.667, designando como Agente Liquidador al Doctor Darío Laguado Monsalve.

De conformidad con la orden de embargo proferida por la Superintendencia de Sociedades por medio del Auto 415-090543 del 09 de junio de 2020 en el marco del proceso de Liquidación Judicial de la Concesionaria Ruta del Sol S.A.S. en Liquidación Judicial (Radicado 220-01-236990), los dineros a cargo de la ANI, para cumplir con lo dispuesto en el Laudo Arbitral, debían ser consignados en el Banco Agrario de Colombia (Depósitos Judiciales), en la cuenta No. 110019196110, a favor del Expediente Judicial No. 110019196110-02040587762.

En cumplimiento de la orden de embargo emitida por la Delegatura para Procedimientos de Insolvencia de la Superintendencia de Sociedades en contra de la Sociedad Concesionaria Ruta del Sol S.A.S. en Liquidación Judicial Nit 900.330.667, la ANI realizó los trámites correspondientes para girar los recursos de conformidad con lo ordenado por el laudo arbitral proferido el 06 de agosto de 2019 y aclarado en providencia del 16 de agosto de 2019, en el cual el Tribunal, en el Art. 2° dispuso:

“Segundo: Aclarar que cuando el Tribunal decidió en la resolución novena del Laudo proferido el 6 de agosto de 2019 que la ANI debe realizar el pago de \$24.217.280.235,28 “o el saldo faltante que resulte luego de utilizados los recursos a los que se refiere la decisión Décima anterior, en los términos del numeral ii) del Parágrafo Primero del Artículo 20 de la Ley 1882 de 2018” se refiere al procedimiento previsto en dicho numeral para completar los recursos de la Fiducia que no alcancen para pagar los reconocimientos hechos por el Tribunal, de manera que no puede haber ningún desembolso de la ANI o de la Nación en su nombre en exceso de los \$24.217.280.235,28 mencionados.

De esta manera, la frase citada entre comillas lo único que pretende es armonizar esta cifra de \$24.217.280.235,28 con el hecho cierto de que el Tribunal no tiene clara la fecha o fechas en las cuales se realizarán los respectivos desembolsos por \$187.056.125.325,72 con cargo a los recursos existentes en el Patrimonio Autónomo Fideicomiso Ruta del Sol Sector 2, razón por la que no puede desconocer que esta última



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

suma, que se encuentra en la Fiducia, se mantendrá generando rendimientos financieros hasta su retiro definitivo.

En consecuencia, la suma de \$24.217.280.235,28 que en principio tendría que ser dispuesta por la ANI para completar la suma de \$211.273.405.561 objeto del laudo, es apenas un referente calculado hasta la fecha en que se profirió el mismo, pues seguramente va a tener un monto inferior dados los respectivos rendimientos financieros de la Fiducia causados con posterioridad al 6 de agosto de 2019. Es así como **el Tribunal determinó que debería cumplirse su determinación en el sentido de que los reconocimientos tienen una cuantía total de \$211.273.405.561, ni un peso más, ni un peso menos.**

En definitiva, la suma de \$211.273.405.561 fue el único reconocimiento que se hizo en el Laudo de acuerdo con la Ley 1882 de 2018 a favor de la Concesionaria Ruta del Sol S.A.S. y con base en lo previsto en dicha Ley y en la Sentencia C-207 de 2019 de la Corte Constitucional, dicha suma debe direccionarse para el pago de las obligaciones a favor de terceros de buena fe.

Obligaciones a favor de terceros de buena fe o de otros acreedores que no se alcancen a cubrir con tales recursos y hasta el límite de los \$211.273.405.561, deben ser cubiertos o satisfechos por sus deudores -sea la Concesionaria Ruta del Sol S.A.S. o el Consorcio CONSOL- o por sus avalistas o garantes y en ningún caso por la ANI o la Nación con recursos públicos y por ello, para satisfacer tales obligaciones ya no es aplicable la Ley 1882 de 2018.” (Negrilla fuera del texto)

Como se desprende de la lectura del aparte del Laudo Arbitral transcrito, el reconocimiento que se les hizo a los terceros de buena fe fue de **DOSCIENTOS ONCE MIL DOSCIENTOS SETENTA Y TRES MILLONES CUATROCIENTOS CINCO MIL QUINIENTOS SESENTA Y UN PESOS (COP\$211.273.405.561)**, y la ANI debió pagar el saldo faltante que resulte luego de utilizar los recursos del Patrimonio Autónomo Fideicomiso Ruta del Sol Sector 2.

Teniendo en cuenta lo anterior le informamos que, el 16 de junio de 2020, fuimos informados por la Sociedad Fiduciaria Corficolombiana S.A., quien era la vocera y administradora del Patrimonio Autónomo Fideicomiso Ruta del Sol Sector 2, del cumplimiento de la orden de embargo emanada de la Superintendencia de Sociedades y de la consecuente constitución del depósito judicial a favor del proceso de Liquidación Judicial. Así las cosas, en su escrito, la Sociedad Fiduciaria nos informó que trasladó la totalidad de los recursos disponibles en el Patrimonio Autónomo y, como consecuencia de ello, constituyó tres depósitos judiciales así:

VALOR DE LA OPERACIÓN	COSTO DE LA TRANSACCIÓN	IVA DE LA TRANSACCIÓN	VALOR TOTAL DEL PAGO
\$38.856.503.515,03	\$4.629,00	\$880,00	\$38.856.509.024,03
\$75.000.000.000,00	\$4.629,00	\$880,00	\$75.000.005.509,00
\$78.153.640.201,86	\$4.629,00	\$880,00	\$78.153.645.710,86
\$192.010.143.716,89	\$ 13.887,00	\$2.640,00	\$192.010.160.243,89

Ahora bien, teniendo en cuenta lo ordenado por el Tribunal de Arbitramento y la constitución de los depósitos judiciales por parte de la Sociedad Fiduciaria Corficolombiana S.A., la ANI debió realizar el pago



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

de DIECINUEVE MIL DOSCIENTOS SESENTA Y TRES MILLONES DOSCIENTOS SESENTA Y UN MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y CUATRO PESOS CON ONCE CENTAVOS (COP\$19.263.261.844,11), suma que equivalía al saldo faltante que resulta después de restar el pago realizado por la Sociedad Fiduciaria Corficolombiana S.A. al reconocimiento que hizo el Tribunal de Arbitramento a favor de los terceros de buena fe.

Reconocimiento a favor de terceros de buena fe (Laudo Arbitral)	\$211.273.405.561,00
Pago realizado por la Sociedad Fiduciaria Corficolombiana S.A.	\$192.010.143.716,89
SALDO FALTANTE A CARGO DE LA ANI	\$19.263.261.844,11

Con base en lo anterior, el 30 de junio de 2020 la ANI procedió a constituir un Depósito Judicial por valor de COP\$19.263.261.844 dando así cumplimiento a la orden del juez embargo 415-090543 del 09 de junio de 2020 (Radicado 2020-01-236990).

Ruta del Sol Sector 3 - Contrato de Concesión No. 007 de 2010 (En etapa Construcción - Operación y Mantenimiento)

- Fecha de Inicio: 01 de junio de 2011.
- Estado actual: En construcción.

Respecto al informe financiero del Proyecto Ruta del Sol Sector 3 - Contrato de Concesión No. 007 de 2010, me permito inicialmente precisar algunos conceptos contractuales para dar mayor claridad a la respuesta.

Para comenzar, es importante tener claro los siguientes términos:

Estado del ingreso esperado, generado (VPIT): La contraprestación del Concesionario en este contrato consiste en el (VPIT), que representa el valor presente de los ingresos efectivamente recibidos por el Concesionario correspondientes a los Aportes INCO (hoy ANI) y a los recaudos de Peajes acumulados hasta el mes m en Pesos constantes del 31 de diciembre de 2008.

A la fecha el VPIT (Valor Presente de los Ingresos Totales) generado del Proyecto, incluidas las vigencias pagadas con corte mayo de 2021, se detalla a continuación en millones de pesos:

Valor del contrato en millones de pesos de Dic/2008 – En términos de VPIT*	\$2.079.953
VPIT* de los recursos consignados en la fiducia (vigencias futuras, peajes en millones de pesos constantes de Dic/2008) a 31 de mayo de 2021	\$1.558.169
Porcentaje VPIT* generado a mayo de 2021	74,91%
*Es el valor presente que percibirá el concesionario, calculado al 31 de diciembre de 2008 de los ingresos correspondientes a los Aportes INCO (Vigencias) y a los recaudos de Peajes solicitados por el Concesionario en su Propuesta en millones de Pesos constantes del 31 de diciembre de 2008, descontados a la tasa TDI. (TDI: Tasa de descuento real de los ingresos expresada en términos efectivo mensual y que para efectos del cálculo del VPIT será del (0.6240%).	



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

Plazo del contrato: El Plazo del contrato es hasta la obtención del VPIT durante el Plazo Total Estimado del Contrato o, hasta el vencimiento del Plazo Total Estimado que es de VEINTICINCO (25) años contados a partir de la Fecha del acta de Inicio (01 de junio de 2011).

Vigencias futuras aportadas y pendientes: Aportes consignados por la ANI en la Fiducia, de conformidad con la Sección No. 13.04 de Contrato No. 007 de 2010 a la fecha:

AÑO	APORTE CONTRACTUAL MILLONES DE PESOS DE DIC 2008	MILLONES DE PESOS CORRIENTES
2012	\$280.000	\$312.816
2013	\$290.000	\$329.672
2014	-	-
2015	\$220.000	\$276.150
2016	\$420.000	\$558.517
2017	\$120.000	\$304.224
2018	\$125.000	\$178.550
2019	\$125.000	\$185.423
2020	\$125.000	\$188.181
TOTAL	\$1.680.000	\$2.333.534

Aportes pendientes por Consignar en Fiducia por parte de la ANI.

AÑO	APORTE CONTRACTUAL MILLONES DE PESOS DE DIC 2008
2021	\$125.000
2022	\$125.000
2023	\$125.000
2024	\$125.000
2025	\$126.667
TOTAL	\$626.667

Cierre financiero (Banco / montos): El cierre financiero del Proyecto se obtuvo en junio de 2011 mediante crédito sindicado, el cual se detalla a Continuación:

ENTIDAD FINANCIERA	TOTAL HASTA DESEMBOLSO 2014 (MILLONES DE PESOS)	PARTICIPACIÓN PORCENTUAL
Bancolombia	\$184.240	41%
Banco de Occidente	\$31.760	7%
Davienda	\$126.000	28%
Corpbanca Helm (Hoy Itaú)	\$108.000	24%
TOTAL EN PESOS CORRIENTES	\$450.000	100%

Contrato de crédito 2021: Con ocasión de la suscripción de los Otrosíes 10, 11 y 12 al Contrato de Concesión No. 007 de 2010, Yuma Concesionaria S.A. logró un crédito por un cupo de 100 millones de Euros equivalentes a 450 mil millones de pesos aproximadamente, recursos con los que se estima que se garantizarán la finalización de las obras.

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

Recaudo promedio de peaje / recaudo año 2021: Con corte a 31 de mayo de 2021 el recaudo de peajes en pesos corrientes se describe a continuación:

Valor trasladado al Concesionario por concepto de Recaudo de Peajes	\$1.156.620
Recaudo promedio mensual último año (2020)	\$9.173
Recaudado en peajes año 2021	\$93.067

*Cifras en millones de pesos

ESTACIÓN DE PEAJE	VALOR PROMEDIO DE RECAUDO ANUAL POR ESTACIÓN AÑO 2020
La Loma	\$26.335
El Copey	\$23.969
Tucurínca	\$25.954
Valencia	\$8.850
El Difícil	\$13.294
Plato	\$11.677

*Cifras en millones de pesos (No está incluido lo que se reconoció en el año 2021 por efectos del Covid-19 en el año 2020)

Giros de Equity:

FECHA	MILLONES DE PESOS CORRIENTES
08/04/2011	\$26.000
24/01/2012	\$28.200
24/01/2013	\$33.800
24/01/2014	\$63.000
30/01/2015	\$65.000
TOTAL	\$216.000

*No existen pendientes aportes de Equity.

Ejecución de Vigencias:

PAGO DE VIGENCIAS OPERATIVAS OTROSÍ No. 10		
DETALLE	TRASLADO TOTAL	FECHA TRASLADO
VIGENCIA OPERATIVA 2017	\$14.551.264.000	3/03/20
VIGENCIA OPERATIVA 2018	\$18.783.460.000	3/03/20
VIGENCIA OPERATIVA 2019	\$19.506.461.318	3/03/20
TOTAL DEL TRASLADO VIGENCIAS OPERATIVAS AL CONCESIONARIO EN 2020	\$52.841.185.318	

SEGUNDO TRASLADO VIGENCIAS OPERATIVAS DETALLE	TRASLADO TOTAL	FECHA TRASLADO
VIGENCIA OPERATIVA 2017	\$8.114.127.840	12/02/21
VIGENCIA OPERATIVA 2018	\$10.474.100.100	12/02/21
VIGENCIA OPERATIVA 2019	\$10.877.262.679	12/02/21
VIGENCIA OPERATIVA 2020	\$30.835.635.673	12/02/21
TOTAL DEL TRASLADO VIGENCIAS OPERATIVAS AL CONCESIONARIO EN 2021	\$60.301.126.292	



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

Pago de Hitos: Las inversiones que ha realizado la Nación por pago de Hitos según la Sección 13.04 del Contrato de Concesión No. 007 de 2010, son las siguientes:

TRASLADOS PARCIALES Y TRASLADOS TOTALES (HITOS)	VALOR
Pago de Hitos Año 2014	\$12.453
Pago de Hitos Año 2015	\$12.942
Pago de Hitos Año 2016	\$149.112
Pago de Hitos Año 2017	\$136.796
Subtotal traslados del 2014 al 2017	\$ 311.303
Traslados Finalización de Hitos 18 de marzo de 2020	\$24.084
Traslados Finalización de Hitos del 30 diciembre de 2020	\$11.483
Traslados Finalización de Hitos 13 abril de 2021	\$11.548
Traslados Finalización de Hitos 25 mayo 2021	\$9.167
Total Traslados Hasta Mayo 31 de 2021	\$367.586

* Cifras en millones de pesos

Traslado de rendimientos de Vigencias Futuras

TRASLADOS DE RENDIMIENTOS DE VIGENCIAS FUTURAS		
CUENTA DESTINO	VALOR	FECHA TRASLADO
Ejecución de obras - cláusula 15 - Otrosí No. 10 (70%)	\$252.888.769.456	30/04/20
Segundo Traslado Rendimientos (21 de febrero al 31 de diciembre de 2020) - Ejecución de obras	\$53.443.360.519	10/02/21
Total traslado rendimientos por vigencia al Concesionario con corte a junio de 2021	\$306.332.129.975	

“2. Suministrar información sobre ¿Cuál es el estado actual o culminación del contrato de consultoría No. 597 de diciembre de 4 de 2017, suscrito entre la ANI y el Consorcio Estructurar 2017, para la estructuración integral, técnica, administrativa, social, predial, ambiental, financiera, contable y jurídica para la continuación del proyecto de concesión vial ruta del sol - sector 2?”

El Contrato de Consultoría No. 597 del 04 de diciembre de 2017, suscrito entre la ANI y el Consorcio Estructurar 2017, el cual se ha dividido en dos (2) proyectos de concesión (Concesión 1 para el tramo Puerto Salgar- Barrancabermeja y Concesión 2 tramo Sabana de Torres - Curumaní), se encuentra en Fase III, ya que ha culminado la elaboración de los estudios y diseños técnicos y del modelo financiero; asimismo, se encuentra en el proceso de aprobaciones de Ley, de acuerdo con lo establecido en la Ley 1508 de 2012 y el Decreto 1082 de 2015.

A la fecha, los proyectos se encuentran en proceso de solicitud de aprobación de Vigencias Futuras requeridas ante el CONFIS. Una vez se cuente con dicha aprobación, se dará inicio al proceso licitatorio,



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

el cual es la Fase IV del Contrato de Consultoría No. 597; deberá ser promocionado y acompañado por parte del Consorcio Estructurar 2017, hasta la adjudicación de los contratos APP.

“3. Suministrar un informe sobre ¿Cuál es el estado actual de la estructuración del proyecto de asociación público privado de los proyectos de concesión 1 (Puerto Salgar – Barrancabermeja) y concesión 2 (Barrancabermeja – San Roque), de la ruta del sol sector II, ¿a cargo de la ANI?”

Con respecto al tramo Puerto Salgar - San Roque, que pertenecía al Contrato de Concesión No. 001 de 2010 (proyecto Ruta del Sol II), se aclara que, en cumplimiento de la Acción Popular interpuesta por la Procuraduría General de la Nación con Radicado No. 250002341000201700083-01, a través de medidas cautelares se declaró la suspensión del Contrato de Concesión; por otra parte, la Superintendencia de Industria y Comercio, por medio de la Resolución No. 5216 del 16 de febrero de 2017, ordenó terminar de manera inmediata el Contrato de Concesión. En cumplimiento de dichas ordenes, el contrato fue terminado el 22 de febrero de 2017; posteriormente, y en cumplimiento de las medidas cautelares complementarias emitidas el 14 de septiembre de 2017 por parte del Tribunal Administrativo de Cundinamarca el 20 de octubre 2017, se llevó a cabo la reversión y entrega de toda la infraestructura al Instituto Nacional de Vías - INVIAS, fecha desde de la cual se encuentra a su cargo.

El proceso de estructuración del proyecto Troncal del Magdalena se realizó para atender las obras inconclusas del Contrato No. 001 de 2010. Tanto el proceso de estructuración de la Concesión 1, como el proceso de la Concesión 2, están en el mismo estado de avance, ya que se encuentran en el proceso de aprobaciones de Ley, de acuerdo con lo establecido en la Ley 1508 de 2012 y el Decreto 1082 de 2015. Es decir, los dos proyectos ya cuentan con:

- Aprobación de Valoración de Obligaciones Contingentes y Aporte al Fondo de Contingencias, que emite el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
- Aprobación al Concepto de Análisis de Riesgos, que emite el Ministerio de Transporte.
- No objeción de las condiciones financieras, que emite el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
- Aprobación al Concepto de Retribución por Unidades Funcionales, que emite el Ministerio de Transporte.
- Aprobación del concepto favorable sobre la utilización del esquema de asociación público-privada, que emite el Departamento Nacional de Planeación (DNP).

Como se menciona en la respuesta a la Pregunta 2, los proyectos se encuentran en proceso de solicitud de aprobación de Vigencias Futuras requeridas ante el CONFIS. Una vez se cuente con dicha aprobación, se dará inicio al proceso licitatorio, que culminará con la contratación de los futuros Concesionarios para cada corredor.

Con base en lo anterior, en el cronograma del proceso de estructuración se proyecta dar inicio al proceso licitatorio en el tercer trimestre del presente año.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

“4. Suministrar informe sobre ¿Cuál es el estado actual del tramo Ocaña - Gamarra?”

Con respecto al tramo Ocaña - Gamarra, se aclara que este no se encuentra incorporado en la estructuración del proyecto Troncal del Magdalena; por lo tanto, este tramo seguirá a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS, como ha estado desde octubre de 2017, momento en el cual se dio la reversión a la Nación.

“5. Suministrar un informe completo sobre ¿Cómo ha sido el avance del contrato de concesión Ruta del Sol III, que se ha hecho a la fecha, modificación de plan de obras, se iniciaron los trabajos o actividades; explicar todas las situaciones jurídicas y financiera y explicación concreta sobre la demora de esta obra?”

**Ruta del Sol Sector 3 - Contrato de Concesión No. 007 de 2010
 (En etapa Construcción - Operación y Mantenimiento)**

El Contrato de Concesión No. 007 de 2010 fue suscrito el 04 de julio de 2010, con Acta de Inicio del 1° de junio de 2011.

El objeto del contrato, de acuerdo con su Sección 1.02, es “(...) el otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el numeral 4 del artículo 32 de la ley 80 de 1993, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, elabore los diseños, financie, obtenga las Licencias Ambientales y demás permisos, adquiera los Predios, rehabilite, construya, mejore, opere y mantenga el Sector”. “Sector” “Es el trayecto comprendido entre San Roque - Ye de Ciénaga y Valledupar - Carmen de Bolívar cuyas especificaciones de identificación y referencia se detallan en el Apéndice Técnico y sobre el cual se llevarán a cabo las obligaciones de resultado a cargo del Concesionario comprendidas en el presente Contrato”.

El Concesionario tiene la siguiente composición accionaria:

ACCIONISTA	PARTICIPACIÓN
WEBUILD SpA	40.00 %
INFRAESTRUCTURA CONCESIONARIA S.A. INFRACON S.A.	28.70 %
FONDO DE CAPITAL PRIVADO RUTA DEL SOL	17.00 %
IMPREGILO INTERNACIONAL INFRAESTRUCTURES N.V.	8.33 %
CONALVIAS CONSTRUCCIONES S.A.S.	5.97 %

El 17 de agosto de 2012 se suscribió el Acta de Inicio de la Fase de Construcción del Contrato.

En junio de 2017, se evidenció la disminución drástica del ritmo de trabajo, debido a que el Concesionario manifestó que, en su concepto, se presentaba un desequilibrio económico que estaba impactando la ejecución de las obras, además, existían deudas y falta de pago a contratistas y proveedores por parte del constructor EPC Ariguaní.

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20215000226991**Fecha: **27-07-2021**

La ANI y la Interventoría - Consorcio El Sol, reiteradamente solicitaron a Yuma Concesionaria S.A. la información sobre la implementación inmediata y urgente de acciones que aseguraran la reiniciación de las actividades de construcción y mantenimiento, por considerar que existía riesgo de interrupción del tránsito permanente en algunos puntos específicos del Sector, acciones que hasta noviembre de 2019 no se implementaron.

No obstante, el Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y la ANI, identificó que lo mejor para la región y para el país era reactivar y culminar las obras de Ruta del Sol Sector III, por lo que en agosto de 2018 se iniciaron gestiones para lograr una alternativa que reactivara las obras en el corredor vial concesionado, y se diera la normal ejecución del Contrato de Concesión.

Así las cosas, las gestiones iniciaron con la realización de varias mesas de trabajo en los que participaron el Concesionario, la Interventoría y la Agencia Nacional de Infraestructura. Como resultado de estas gestiones se llegó a la conclusión que resulta equilibrado, conveniente y favorable, reactivar y culminar la obra, sin hacer reconocimientos económicos adicionales, evitar la generación de mayores tiempos para la culminación de un nuevo proyecto y lograr acuerdos de pago que satisfagan a los acreedores de la zona sin modificar la asignación de riesgos, ni la indemnidad frente a terceros.

Pese a lo expuesto, y partiendo del hecho que existían diferencias irreconciliables entre las partes en relación con la ocurrencia de hechos que pudieran constituir un eventual desequilibrio económico alegado por el Concesionario, se proyectó un modificatorio que contiene una transacción, el cual permitió reactivar la ejecución de las obras, satisfacer las acreencias del Concesionario y su Constructor EPC y poner en servicio la infraestructura contratada dejando a cargo del juez natural del Contrato la definición de las controversias existentes, aunque, en virtud del acuerdo, con una acotación de las eventuales reclamaciones y condenas que pudieren llegar a generarse, por estas razones la Entidad solicitó el acompañamiento especial de la Contraloría General de la República, en el ejercicio de sus competencias Constitucionales.

Dicho acompañamiento, se logró a través del programa “Compromiso Colombia”, en cuyo marco se adelantaron varias mesas de trabajo, que concluyeron en las audiencias públicas celebradas el 06 y 07 de febrero de 2020 en las ciudades de Santa Marta y Valledupar, respectivamente. En estas audiencias, se contó con la participación de las veedurías ciudadanas del Proyecto, representantes de los proveedores de Constructora Ariguaní S.A.S., la comunidad en general, autoridades departamentales y municipales, funcionarios del citado Organismo de Control, así como la ANI, Interventoría y el Concesionario, en donde se realizó una presentación del estado actual del proyecto, de los acuerdos alcanzados, y de la justificación que conllevó a la posición unánime de los asistentes, a que en virtud de la prevalencia del interés general y la protección de los derechos de los ciudadanos y del patrimonio público, se adelanten las acciones tendientes que reactiven de manera inmediata el Proyecto Ruta del Sol Sector III.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

Finalmente, y después de dos años y medio de parálisis de las obras del corredor nacional vial concesionado, el 20 de febrero de 2020 se suscribió el Otrosí No. 10 al Contrato de Concesión No. 007 de 2010, mediante el cual, entre otros aspectos, se acordó planes de pago para los proveedores del constructor, se reactivaron y reprogramaron las obras, otorgando al Concesionario un plazo de 56 meses para su terminación, y modificado con el Acuerdo suscrito entre la ANI y los Concesionarios del modo de transporte carretero con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, la Contraloría General de la República, la Procuraduría General de la Nación y la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República, con la moderación de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, el día 14 de octubre de 2020.

El proyecto Ruta del Sol, Sector 3, logró un contrato de crédito por 100 millones de euros, recursos que garantizan la finalización de las obras y consolidación financiera del proyecto. La obtención por parte del Concesionario de este contrato de crédito hace parte de lo acordado el 20 de febrero 2020, cuando fue suscrito el Otrosí No. 10 al Contrato de Concesión entre la ANI y YUMA CONCESIONARIA S.A. y se reactivó el proyecto. El crédito de financiación fue otorgado por los bancos italianos Intesa Sanpaolo SPA y Banca Popolare di Sondrio FPA y representa un hito para la reactivación económica y la competitividad de país.

El 11 de mayo de 2021 finalizaron los pagos a todos los proveedores del proyecto Ruta del Sol 3, quienes de forma anticipada recibieron los pagos totales de sus acreencias. En total se hicieron pagos a 257 proveedores por un valor aproximado de COP\$128.000 millones.

Según el Informe de Interventoría No. 110 correspondiente al mes de mayo de 2021, a la fecha, el Concesionario adelanta actividades de descapote, excavación, mejoramiento de suelos, construcción de terraplén, colocación de tubería, construcción de Box Culvert, protección de taludes, conformación de taludes, pilotaje, izajes de vigas, empradización, construcción de cunetas, colocación de subbase, colocación de Base, colocación de mezcla asfáltica MDC 25, colocación de Mezcla asfáltica MDC 19, señalización, instalación de fibra óptica e instalación de defensas metálicas entre otras actividades.

Adicionalmente, a la fecha se han construido 197,04 km de segunda calzada no continuos y se han mejorado 143,43 km de la vía existente, para una ejecución total de 340,47 km y un avance total ejecutado del proyecto del 36,21%, con setenta y nueve (79) frentes de obra con 5152 trabajadores activos, en los siguientes hitos de Vía Nueva (VN) y Vía de Mejoramiento (MJ).

Tramo 1 (San Roque - La Loma)	4 VN, 1B MJ, 2B MJ.
Tramo 2 (La Loma - Bosconia)	5A VN, 5B VN.
Tramo 3 (Bosconia - Variante Fundación)	11 VN, 13 VN, 15 VN, 17 (VN - MJ).
Tramo 4 (Variante Fundación - Ye Ciénaga)	18N, 19 VN.
Tramo 6 (Plato - El Difícil)	38A (VN - MJ), 38D VN, 39A (VN - MJ), 40A (VN - MJ), 40B VN, 41 (VN - MJ).
Tramo 8 (Bosconia - Valledupar)	27A VN, 29A (VN - MJ), 30A (VN - MJ), 30C VN, 31A VN, 31B VN, 31C VN, 32 VN.
Tramo 9 (Anillo Vial Bosconia)	10B (VN - MJ), 10C (VN - MJ), 10D (VN - MJ).



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

La etapa de construcción, contractualmente, termina el 25 de enero de 2025, fecha en la cual debe encontrarse la totalidad de los kilómetros construidos y mejorados en operación dando inicio así a la etapa de Operación y Mantenimiento.

“6. ¿Qué porcentaje de la obra (sic) los sectores II y III de la ruta del sol, está pendiente por ejecutar y cuál es la fecha programada para la entrega de estos proyectos? ¿Para cuándo está prevista la apertura de la licitación de la nueva concesión del tramo Ruta del Sol II? Favor presentar un informe completo sobre el estado del trámite de este proyecto, por tramo, así:

- **Tramo 1: Comprendido entre Puerto Salgar-Caño Alegre.**
- **Tramo 2: Comprendido entre Caño Alegre-Puerto Araujo.**
- **Tramo 3: Comprendido entre Puerto Araujo-La Lizama.**
- **Tramo 4: Comprendido entre La Lizama -San Alberto (Cesar)**
- **Tramo 5: San Alberto-Aguachica (Cesar)**
- **Tramo 6: Aguachica -La Mata (Cesar)**
- **Tramo 7: La Mata-San Roque (Cesar)**
- **Tramo 8: Agua Clara-Gamarra y Agua Clara- Ocaña.**

El sector III, por corredor (sic) viales:

a- San Roque - la ye de Ciénaga

b- Carmen de Bolívar - Bosconia -Valledupar”

**Ruta del Sol Sector 3 - Contrato de Concesión No. 007 de 2010
(En etapa Construcción - Operación y Mantenimiento)**

De acuerdo con lo informado por la interventoría del Proyecto en su informe semanal (con corte a 15 de junio de 2021) y teniendo en cuenta que las actividades de construcción en el corredor consisten en la construcción de una nueva calzada y el mejoramiento del corredor existente, se tiene lo siguiente:

CORREDOR	ALCANCE		EJECUTADO		POR EJECUTAR PORCENTAJE			
	L(KM) DE SEGUNDA CALZADA	L(KM) DE MEJORAMIENTO	L(KM) DE SEGUNDA CALZADA	L(KM) DE MEJORAMIENTO	L(KM) DE SEGUNDA CALZADA	%	L(KM) DE MEJORAMIENTO	%
San Roque - Yé de Ciénaga	218	216	61	37	157	72	179	82,8
Valledupar - Carmen de Bolívar	258	248	136	107	141	56.8	141	56,8
TOTAL	476	464	154	142	321	-	322	-

Y tal como se mencionó anteriormente, se tiene previsto que la etapa de construcción, contractualmente, finalice el 25 de enero de 2025.

Proyecto Troncal del Magdalena en Estructuración

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

Respecto a la finalización de las obras, la ANI le informa que mediante Resolución No. 1247 del 14 de septiembre de 2017, se publicó Concurso de Méritos Abierto, cuyo objeto fue:

“(...) Módulo 1: “Seleccionar mediante concurso De méritos abierto una consultoría especializada para la estructuración Técnica, Administrativa, Social, Predial, Ambiental, Financiera, Contable y Jurídica para la continuación del proyecto de concesión vial Ruta del Sol - Sector II (...)”

Resultado del Concurso de Méritos Abierto, se adjudicó el 30 de noviembre del 2017 a:

PROPONENTE	INTEGRANTES	%
CONSORCIO ESTRUCTURAR 2017	C & M Consultores S.A.	40
	Gómez Cajiao y Asociados S.A.	40
	IKON Banca de Inversión S.A.S.	20

Con lo anterior, la ANI suscribió el 04 de diciembre de 2017 el Contrato de Consultoría No. 597 con el Consorcio Estructurar 2017, quienes se encuentran adelantando todas las actividades para la estructuración integral técnica, administrativa, social, predial, ambiental, financiera, contable y jurídica para la continuación del proyecto de concesión vial Ruta del Sol - Sector 2 contrato con fecha de terminación del **28 de agosto de 2020** y con el siguiente estado de las fases del contrato de consultoría:

- FASE I - Debida Diligencia, Estudio de Tráfico y Propuesta de Estructuración **(Terminada)**
- FASE II - Estructuración Integral a Factibilidad (Estudios y diseños, técnico, ambiental, social y predial. **(Terminada)**
- FASE III - Estructuración Financiera, Aprobaciones de Ley, Reportes Finales e Informe Final de Estructuración. **(En Ejecución)**
- FASE IV - Promoción y acompañamiento en la etapa de selección y adjudicación del Contrato APP: desde la terminación de la fase II hasta la Adjudicación del Contrato APP” **(En Ejecución)**

Ahora bien, respecto a la estructuración del nuevo proyecto de Asociación Publico-Privado que adelanta la Entidad se informa que, dentro de la estructuración del proyecto, se contemplan dos proyectos de concesión divididos así:

- **CONCESIÓN 1:** Puerto Salgar - Barrancabermeja, consta de 13 Unidades Funcionales distribuidas como se muestra en la siguiente tabla:

UF	SECTOR	ORIGEN (NOMBRE, ABCISA, COORDENADAS)	DESTINO (NOMBRE, ABCISA, COORDENADAS)	LONGITUD APROXIMADA ORIGEN DESTINO	LONGITUD DE INTERVENCIÓN (KM-CALZADA)	INTERVENCIÓN PREVISTA	OBSERVACIÓN
UF0	Puerto Salgar - Barrancabermeja	Puerto Salgar PK34+000 RN 4510 (935484.39- 1096379.05)	Río Sogamoso PK09+800 RN 4513 (1057840.18- 1283507.47)	259.61	UF0-D = 214.68 kmUF0-T = 152.94 kmUF0-P = 6.62 km	Operación y mantenimiento. Adicionalmente, Puesta a Punto de los tramos UF0-D y	Corresponde a los tramos transitables al inicio del proyecto, que el Concesionario deberá mantener y operar. Ver



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

UF	SECTOR	ORIGEN (NOMBRE, ABSCISA, COORDENADAS)	DESTINO (NOMBRE, ABSCISA, COORDENADAS)	LONGITUD APROXIMA DA ORIGEN DESTINO	LONGITUD DE INTERVENCIÓN (KM-CALZADA)	INTERVENCIÓN PREVISTA	OBSERVACIÓN
						UF0-P	descripción detallada y condiciones de operación y mantenimiento de la unidad funcional 0 (UF0) en el numeral 2.5.2.
UF1	El Trique - Dos y Medio	Variante El Trique PK84+400 RN 4510 (946232.35- 1140357.67)	Variante Dos y Medio PK94+310 RN 4510 (945679.26- 1149398.09)	9.83	9.83	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	Construcción de las variantes El Trique y Dos y Medio. En la variante Dos y Medio se destaca la construcción de dos puentes de 50 m en el río Velázquez.
UF2	Batallón Bárbula – PR52	Batallón Bárbula PK125+580 RN 4510 (958439.46- 1188367.81)	PR 52-Ruta Nacional 4511 PK51+100 (988240.27- 1209020.92)	59,85	25.47	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	Construcción Variante San Pedro de la Paz. Mejoramiento, Operación y Mantenimiento. Intercambiador Puerto Berrío.
UF3	PR 52 – Puerto Araujo	PR 52 PK51+100 RN 4511 (988240.27- 1209020.92)	Puerto Araujo PK64+650 RN 4511 (999956.48- 1213693.32)	13.55	13.61	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	Construcción de una calzada adicional en los centros poblados de PR52 y Puerto Araujo.
UF4	Puerto Araujo - Cimitarra	Puerto Araujo PK64+650 RN 4511 (999956.48- 1213693.32)	Puerto Parra PK74+650 RN 4511 (1007241.80- 1220609.05)	10.0	10.98	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	Construcción Variante Palmas de Guayabito.
UF5	Puerto Salgar - Cimitarra	PK84+220 RN4510	Puerto Parra PK74+650 RN 4511 (1007241.80- 1220609.05)	124.76	65.87	Mejoramiento de la calzada actual, operación y mantenimiento.	Vía existente que requiere mejorar condiciones geométricas (ampliación de calzada)
		Puerto Salgar PK34+000 RN 4510 (946232.35- 1140357.67)	Puerto Salgar PK39+080 RN 4510	5.08	5.08	Rehabilitación de la calzada actual, operación y mantenimiento.	Vía existente de una calzada que operará como calzada sencilla de doble sentido durante todo el período de Concesión
UF6	Puerto Parra - Aguas Negras	Puerto Parra PK74+650 RN 4511 (1007241.80- 1220609.05)	Aguas Negras PK83+220 RN 4511 (1013404.33- 1226242.81)	8.57	8.57	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	---
UF7	Aguas Negras – Puerto Nuevo	Aguas Negras PK83+220 RN 4511 (1013404.33- 1226242.81)	Puerto Nuevo PK97+000 RN 4511 (1022919.47- 1235783.07)	13.78	15.02	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	Construcción Variante Aguas Negras y el Puente sobre el Río Opón.
UF8	Puerto Nuevo - PR107+000 RN 4511	Puerto Nuevo PK97+000 RN 4511 (1022919.47- 1235783.07)	PR107+000 RN 4511 (1029828.47- 1242895.79)	10.00	10.00	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	---
UF9	PR107+000 RN 4511 - Campo 23	PR107+000 RN 4511 (1029828.47- 1242895.79)	Campo 23 PK117+690 RN 4511 (1035516.90-	10.69	11.74	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	Construcción Variante Campo 23 y el Puente sobre el Río La Colorada.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

UF	SECTOR	ORIGEN (NOMBRE, ABCISA, COORDENADAS)	DESTINO (NOMBRE, ABCISA, COORDENADAS)	LONGITUD APROXIMADA ORIGEN DESTINO	LONGITUD DE INTERVENCIÓN (KM-CALZADA)	INTERVENCIÓN PREVISTA	OBSERVACIÓN
			1251667,60)				
UF10	Campo 23 - Rancho Camacho	Campo 23 PK117+690 RN 4511 (1035516.90-1251667,60)	Rancho Camacho PK128+000 RN 4511 (1041009.53-1260099.05)	10.31	10.31	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	Empalmes intersección Rancho Camacho, cruce vía Yuma (Construcción de terceros carriles de incorporación y empalmes Vía Yuma PK 14+410 - (PR127+550 -PR 128+442 RN 4511)
UF11	Puerto Parra - Barrancabermeja	Puerto Parra PK74+650 RN 4511 (1007241.80-1220609.05)	Río Sogamoso PK09+800 RN 4513 (1057840.18-1283507.47)	84.63	82.01	Mejoramiento de la calzada actual, operación y mantenimiento.	Vía existente que requiere mejorar condiciones geométricas (ampliación de calzada)
UF12	Barrancabermeja - La Lizama	Barrancabermeja PK128+000 RN 4511 1041009.53-1260099.05)	La Lizama PK149+110 RN 4511 (1050813.22-1278537.32)	21.11	21.10	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	---
UF13	La Lizama - Río Sogamoso	La Lizama PK00+000 RN 4513 (1050813.22-1278537.32)	Río Sogamoso PK09+800 RN 4513 (1057840.18-1283507.47)	9.80	9.82	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	Intercambiador La Fortuna

- **CONCESIÓN 2:** Sabana de Torres - Curumaní, consta de 10 Unidades Funcionales como se muestra en la siguiente Tabla:

UF	SECTOR	ORIGEN (NOMBRE, ABCISA, COORDENADAS)	DESTINO (NOMBRE, ABCISA, COORDENADAS)	LONGITUD APROXIMADA A ORIGEN DESTINO	LONGITUD DE INTERVENCIÓN (KM-CALZADA)	INTERVENCIÓN PREVISTA	OBSERVACIÓN
UF0	Río Sogamoso - San Roque	Río Sogamoso PK09+800 RN 4513 (1057840.18-1283507.47)	San Roque PK89+230 RN 4515 (1062124.36-1518102.52)	268.4	UF0-D = 302.01 km UF0-T = 116.24 km UF0-P = 16.44 km	Operación y mantenimiento	Corresponde a los tramos transitables al inicio del proyecto, que el Concesionario deberá mantener y operar. Ver descripción detallada y condiciones de operación y mantenimiento de la unidad funcional 0 (UF0) en el numeral 2.5.2.
UF1	Río Sogamoso - Las Pampas	Río Sogamoso PK09+800 RN 4513 (1057840.18-1283507.47)	Las Pampas PK30+000 RN 4513 (1057341.17-1302761.66)	20.2	20.55	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	---
UF2	Las Pampas - Llano Grande	Las Pampas PK30+000 RN 4513 (1057341.17-1302761.66)	Llano Grande Nuevo Peaje la Gómez PK39+200 RN 4513 (1059075.83-1311711.32)	9.2	9.86	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	Construcción de una calzada adicional por el centro poblado La Gómez.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

UF	SECTOR	ORIGEN (NOMBRE, ABSCISA, COORDENADAS)	DESTINO (NOMBRE, ABSCISA, COORDENADAS)	LONGITUD APROXIMAD A ORIGEN DESTINO	LONGITUD DE INTERVENCIÓN (KM-CALZADA)	INTERVENCIÓN PREVISTA	OBSERVACIÓN
UF3	Río Sogamoso – El Juncal	Río Sogamoso PK09+800 RN 4513 (1057840.18- 1283507.47)	San Alberto PK90+718 RN 4513 (1074956.82- 1351929.55)	80.7	77.20	Mejoramiento de la calzada actual, operación y mantenimiento.	Reubicación del Peaje La Gómez y Construcción del Intercambiador San Martín Norte.
UF4	Sabana de Torres -Tropezón	Sabana de Torres PK58+200 RN 4513 (1056630.88- 1329274.04)	Tropezón PK 70+760 RN 4513 (1061602.33- 1340451.03)	12.6	12.57	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	---
UF5	Tropezón - San Alberto	Tropezón PK 70+760 RN 4513 (1061602.33- 1340451.03)	San Alberto PK 84+170 RN 4513 (1072305.87- 1347290.88)	13.4	9.05	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	Construcción de las Variantes Tropezón y La Palma; construcción Intercambiador San Alberto Acceso Sur.
UF6	La Mata - Pailitas	La Mata PK 99+700 RN 4514 (1048627.93 N=1442732.52)	Pailitas PK37+215 RN 4515 (1048272.28- 1478759.71)	37.99	20.37	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	Construcción de las Variantes La Mata, Pelaya, Floresta y El Burro. Construcción del Intercambiador Pelaya Sur y el Puente Vehicular Ayacucho.
UF7	Variante Pailitas	Pailitas PK37+215 RN 4515 (1048272.28- 1478759.71)	Pailitas PK45+135 RN 4515 (1049524.093- 1484669.068)	7.61	14.59	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	Construcción de la Variante Pailitas y el Intercambiador Pailitas Sur.
UF8	Las Vegas - Curumaní	Las Vegas PK 54+270 RN 4515 (1047336.41- 1494517.67)	Curumaní PR72+458 RN 4515 (1054777.87- 1508368.57)	13.27	19.42	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	Construcción de la Variante Las Vegas.
UF9	Curumaní – San Roque	Curumaní PR72+458 RN 4515 (1054777.87- 1508368.57)	San Roque PK89+170 RN 4515 (1062141.96- 1518096.50)	14.73	22.90	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	Construcción de la Variante Curumaní. Construcción del Intercambiador Curumaní Sur y cinco pasos deprimidos en la Variante.
UF10	La Gloria - San Roque	La Mata PK 99+865 RN 4514 (1048609.77- 1443063.03)	San Roque PK89+230 RN 4515 (1062124.36- 1518102.52)	87.61	39.04	Mejoramiento de la calzada actual, operación y mantenimiento.	---

Igualmente, en relación con la fecha programada para la entrega del proyecto, le informamos que como parte de la estructuración técnica para el proyecto, se estima una fase de Pre-construcción de 01 año y una fase de Construcción de 04 años para un total de Etapa de Preoperativa de 05 años a partir del acta de inicio del Contrato de Concesión.

“7. ¿En la nueva licitación para Ruta del Sol II, ¿se ha tenido en cuenta los reclamos y las manifestaciones de los diferentes municipios en lo relacionado a las variantes y diferentes obras de infraestructura que conecten a los territorios?”



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

Al respecto, le informo que la estructuración del proyecto de Asociación Público-Privada que adelanta la ANI contempla obras adicionales de viabilidad social y conectividad local a las contempladas en el alcance del contrato 001 de 2010 por cifras superiores a los CIENTO CUARENTA MIL MILLONES PESOS (COP\$140.000.000.000) entre los que se destacan, intersecciones y accesos a los pasos poblados, retornos, puentes y cruces peatonales de la siguiente manera:

OBRA POR CONSTRUIR	CANTIDAD
Accesos	1
Deprimidos	10
Intersecciones	2
Muros de tierra armada	1
Puente Peatonales	12
Puentes vehiculares bidireccional + paso peatonal	6
Retornos	16
Puentes vehiculares de una calzada	1
TOTAL OBRAS DE MOVILIDAD ADICIONALES	49

Con relación a los reclamos y a las manifestaciones, se informa que el alcance del contrato de estructuración del proyecto Troncal del Magdalena, Concesión 1 y 2, comprende el desarrollo de actividades de Socialización con las entidades gubernamentales regionales, representantes de los sectores económicos de la región y comunidad interesada en el proyecto general, con el fin de que se expongan todas las inquietudes, reclamos, peticiones y cualquier tipo de pronunciamiento que se tenga para el desarrollo del proyecto.

Habida cuenta de la declaración de emergencia sanitaria declarada por el gobierno nacional debido a la pandemia del COVID-19, estas reuniones fueron celebradas virtualmente con las entidades gubernamentales y quienes ellos libremente decidieran invitar, las cuales se llevaron a cabo con los siguientes municipios:

Puerto Salgar, Puerto Berrío, Puerto Boyacá, Puerto Parra, Simacota, Bolivar - Santander, Cimitarra, Barrancabermeja, Sabana de Torres, Puerto Nare, Gamarra, Aguachica, Rio de Oro, Pailitas, y Curumaní.

En todas las mencionadas reuniones de socialización del proyecto, se ha tenido en cuenta las peticiones y comentarios presentados por los asistentes, para ser analizadas, evaluadas y tenidas en cuenta en el proyecto estructurado. Lo anterior conllevó a incluir en el nuevo alcance del proyecto:

1. Nuevas obras de accesibilidad local para mejorar la conectividad.
2. Rehabilitación para pasos poblados.
3. No inclusión de nuevos peajes.
4. Ampliación del beneficio de tarifas diferenciales para los centros poblados en el área de influencia de los peajes.
5. Inclusión de subcuenta de obras sociales.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

“8. A su criterio y consideración financiera, presupuestal y técnica dar una explicación muy completa sobre ¿Cómo avanza la ejecución de las obras de estos dos importantes proyectos, a partir de la declaración de pandemia covid-19?”

**Ruta del Sol Sector 3 - Contrato de Concesión No. 007 de 2010
(En etapa Construcción - Operación y Mantenimiento)**

La ejecución de actividades de construcción se rige por el Plan de Obras No. 57, que fue adoptado el 20 de febrero de 2020 mediante la suscripción del Otrosí No. 10 y modificado con el Acuerdo suscrito entre la ANI y los Concesionarios del modo de transporte carretero con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, la Contraloría General de la República, la Procuraduría General de la Nación y la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República, con la moderación de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, el día 14 de octubre de 2020.

Con corte al 15 de junio de 2021, se presenta un avance proyectado del 35.39% y un avance ejecutado del 36.21%, en términos de segunda capa de asfalto instalado, se han construido 197,04 km de segunda calzada no continuos y se han mejorado 143,43 km de la vía existente, para una ejecución total de 340,47 km, en cuya obra se tienen setenta y nueve (79) frentes de obra y 5.152 trabajadores activos. Como se evidencia, las obras se ejecutan de acuerdo con lo planeado incluso después de la declaratoria de la pandemia por COVID-19.

“9. ¿Qué ajustes se han hecho a la política social que imparte esta clase de inversión y que beneficios y prejuicios les traerá a los municipios y a la población de influencia de esta mega obra?”

De manera complementaria a lo indicado en los Radicados ANI 20195000114191 del 10 de abril de 2019 y 20195000374191 del 31 de octubre de 2019, se señala que la ANI ha hecho importantes avances en cuanto a la implementación de la política social; actualmente en los contratos de Quinta Generación (5G) su aplicación se evidencia de forma sustantiva y clara, mediante la incorporación de obligaciones sociales al Apéndice Técnico Social No. 8 el cual hace parte de los contratos de concesión. En el Apéndice Social se establecen los siguientes instrumentos de gestión social: Plan de Compensaciones Socioeconómicas, Plan de Gestión Social Contractual, Plan de Reasentamientos y Plan de Responsabilidad Social y Ambiental.

El instrumento del Plan de Gestión Social Contractual contiene los siguientes programas:

1. Programa de Atención al Usuario: Crear y/o mantener un sistema de atención que permita de manera oportuna y eficaz recibir, atender y tramitar las quejas, peticiones, solicitudes y sugerencias que se presenten, personal, vía web o telefónicamente con el fin de contribuir a la satisfacción de los vecinos y usuarios del proyecto. Atender oportunamente las situaciones que se generen con los vecinos,



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

posicionar y consolidar una imagen institucional que genere reconocimiento y confianza en los usuarios.

2. Programa de Educación y Capacitación al Personal Vinculado al Proyecto: Capacitar al personal vinculado al proyecto en todas las áreas en temas relacionados con las medidas de manejo ambiental y social del proyecto. Disminuir el grado de desinformación y generación falsas expectativas a la comunidad por información suministrada por el personal vinculado a las obras.
3. Programa de Vinculación de Mano de Obra: Fomentar la vinculación laboral del personal del Área de Influencia del Proyecto. Contribuir al mejoramiento de las condiciones de vida de la población del Área de Influencia al vincular personal para la ejecución de las obras.
4. Programa de Información y Participación Comunitaria: Diseñar y desarrollar un sistema de comunicación para el proyecto, que integre estrategias de comunicación comunitaria y social masiva, contribuyendo a la generación de una imagen positiva y sólida, del Proyecto, la ANI y el Concesionario y al mejoramiento de las relaciones sociales culturales, organizativas y mediáticas.
5. Programa de Apoyo a la Capacidad de Gestión Institucional: Promover en coordinación con las entidades competentes, el desarrollo y fortalecimiento de iniciativas y/o proyectos productivos que tengan incidencia directa con el Proyecto, contribuyendo al mejoramiento de la calidad de vida y del entorno de las comunidades del área de influencia.
6. Programa de Capacitación, Educación y Concientización de la Comunidad Aledaña al proyecto: Crear espacios de educación y concientización en las comunidades aledañas al proyecto, en temas que contribuyan a la conservación y mejoramiento del entorno, las relaciones entre los diferentes actores sociales y su interacción con el proyecto y el fomento del control social en la ejecución de las obras.
7. Programa de Arqueología Preventiva: Proteger el patrimonio arqueológico, histórico y paleontológico de la Nación que pueda encontrarse en el área de intervención del proyecto, por medio del cumplimiento de las disposiciones legales vigentes y las especificaciones técnicas definidas por las entidades correspondientes
8. Programa de Cultura Vial: Informar, persuadir, capacitar, sensibilizar e inducir a conductas adecuadas en relación con el uso de la infraestructura y orientar a los usuarios de la vía sobre la percepción, reconocimiento y manejo del riesgo en el uso de las vías.
9. Programa Acompañamiento a la Gestión Socio predial: Brindar acompañamiento social durante el proceso de adaptación y apropiación del nuevo lugar de habitación o desarrollo de la actividad productiva, buscando mantener y/o mejorar las condiciones de la calidad de vida de las unidades sociales cuyos predios son requeridos por el proyecto.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

10. Programa de Reasentamiento: El Plan de Reasentamiento se debe formular en aquellos casos que, para expedir la licencia ambiental del Proyecto, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales requiera la realización de un programa de compensación a la población afectada, según lo establecido en la Resolución 077 de 2012 de la Agencia Nacional de Infraestructura., o las normas que la aclaren, complementen o modifiquen.

Se espera que con la incorporación de los instrumentos sociales a los nuevos contratos de concesión como es el de la Troncal del Magdalena 1 y 2 (antigua Ruta del Sol 2), se continúe con el aporte al desarrollo social de las comunidades aledañas al proyecto, tal como se viene haciendo con los proyectos de 4G, donde se pueden evidenciar los avances a corte de diciembre de 2018 así:

- Información y participación comunitaria: con corte al 2018 se desarrollaron 397 reuniones de socialización, que han permitido consolidar relaciones de confianza y respeto entre la ANI, concesionarios y los diferentes actores sociales de los proyectos.
- Atención al Usuario: Con el desarrollo de este programa se han fortalecido medios de información y atención que han permitido establecer contacto directo con más de 32.000 personas (entre usuarios de la vía y comunidades del área de influencia de los proyectos). Para tal fin, se disponen de 87 oficinas fijas y satélites y 59 oficinas móviles de los proyectos 4G, así como medios electrónicos para recibir y atender las peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y sugerencias (PQRS) sobre los proyectos.
- Educación y capacitación al personal vinculado al proyecto: Con el desarrollo de este programa se ha contribuido en la prevención, protección, bienestar y mejoramiento de las condiciones laborales del personal vinculado a los proyectos. A corte de diciembre de 2018, se reportó por parte de los concesionarios 12.111 acciones de capacitación.
- Vinculación de mano de obra: Se han implementado acciones de vinculación de personal para la ejecución de las obras y el fortalecimiento de iniciativas y/o proyectos productivos de las comunidades. A corte de diciembre de 2018, se han generado aproximadamente 60.000 empleos en 4G y 115.000 empleos (entre directos e indirectos) en el total de los proyectos concesionados a cargo de la ANI.
- Apoyo a la capacidad de gestión institucional: Con la realización de los proyectos 4G, se han beneficiado más de 6.300 personas que participan de diferentes acciones de capacitación, formulación e implementación de proyectos de emprendimiento.
- Capacitación, educación y concienciación de la comunidad aledaña al proyecto: Han participado más de 22.000 personas pertenecientes a las comunidades del área de influencia de los proyectos en acciones de educación y capacitación en temas de interés de las comunidades. Así mismo, a la fecha se han desarrollado Jornadas Cívico Ambientales con las comunidades a partir de convenios con las instituciones del área de influencia.



Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20215000226991**Fecha: **27-07-2021**

- Programa de Cultura Vial: Este programa desarrollado por cada una de las concesiones 4G promueve el derecho a la vida a través de acciones pedagógicas y lúdicas que contribuyan al uso adecuado de la infraestructura para la prevención de accidentes a través del programa de Cultura Vial desarrollado por cada una de las concesiones 4G.

Los concesionarios han implementado más de 780 campañas de cultura vial y 3.500 actividades pedagógicas de formación, que impactaron a más de 168.000 personas entre usuarios de las vías, comunidades, empresas de transporte, instituciones educativas, organizaciones sociales y el sector comercial.

- Acompañamiento a la Gestión Socio predial: A través de éste se brinda asesoría y/o acompañamiento a las unidades sociales que se encuentran en los predios requeridos por el proyecto. Se estima que en el marco del programa 4G se intervienen aproximadamente 5000 unidades sociales, todas estas con acompañamiento social.

Adicionalmente, la ANI ha ampliado su política social en los proyectos de infraestructura a su cargo. En los proyectos de Quinta Generación, como el nuevo proyecto Troncal del Magdalena 1 y 2 (antigua Ruta del Sol 2) incluyen los siguientes aspectos:

- a. En la estructuración del nuevo proyecto se incluye la subcuenta de Obras Sociales que tienen como fin atender las necesidades que sean solicitadas por los grupos de interés o comunidades en general que permita dar viabilidad al Proyecto. Las Obras Sociales podrán estar focalizadas en aspectos de movilidad, recreación, productividad, emprendimiento, educación, habitabilidad, entre otras, los cuales deben ser representativos y de beneficio e interés general para una comunidad, sostenibles, contribuir al fortalecimiento del entorno social, cultural, económico, y mejoramiento del bienestar social y condiciones de vida de estas.
- b. En la estructuración del nuevo proyecto se incluye la subcuenta de Obras Menores, en consideración a que durante la ejecución del Contrato la ANI podrá decidir que se ejecuten obras menores no previstas en el Apéndice Técnico 1, en las Especificaciones Técnicas del Contrato, ni en la(s) Licencia(s) Ambiental(es) y/u otros permisos o concesiones ambientales, solicitadas por las Autoridades Estatales del orden nacional, departamental o municipal. Las Obras Menores deberán ser necesarias para la normal ejecución del Proyecto.
- c. Política de Equidad de género: Con el fin de contribuir al cumplimiento del Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS número 5 Igualdad del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”, el Concesionario deberá incluir dentro del Protocolo de vinculación de personal, los lineamientos y condiciones necesarias que permitan garantizar la vinculación de personal identificado con el género femenino. Esta vinculación deberá darse en el Equipo de Trabajo del



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

Concesionario de forma progresiva a lo largo de las diferentes Etapas del Proyecto y en su Equipo Gerencial a lo largo del Proyecto.

“10. Sírvase informar a este congreso ¿Cuáles son todas las situaciones que ustedes consideran pertinentes que permitan complementar y dar una información integral para poder en el futuro tener todas las herramientas de un mejor control político por parte de la Cámara de Representantes?”

De manera respetuosa, se reitera lo indicado en los Radicados ANI 20195000114191 del 10 de abril de 2019 y 20195000374191 del 31 de octubre de 2019, en las cuales se informó que, dado el objeto social de la ANI, que tiene por fin planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público-Privada, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de Asociación Público-Privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo. Dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación. Se presentan múltiples informaciones relevantes a los procesos de estructuración de concesiones, parte contractual y el respectivo seguimiento de estas.

En el transcurso de estas operaciones y en cumplimiento del objeto de la entidad, se presentan otras situaciones paralelas las cuales son de importancia para la comunidad y los entes del gobierno dado que afectan la movilidad y el transporte de personas y mercancías a través del territorio nacional. Igualmente se presentan unas bondades como la mejora de la infraestructura nacional y se incurre en una serie de costos. Que gracias a un mecanismo y una relación directa con la Cámara de Representantes podemos informar los cambios y la actualidad de todo este tipo de situaciones. Por otro lado, es posible hacer una consulta permanente en nuestro sistema de información ANI sobre el estado de cada uno de los proyectos, gracias a que contamos con una herramienta llamada “ANISCOPIO” la cual es una plataforma digital para el seguimiento en tiempo real de los proyectos de infraestructura ANI.

Por último, la ANI atiende solicitudes relacionadas con temas contractuales, jurídicos y sociales, los cuales están relacionados con cada uno de los proyectos en curso; contando así con asesores especializados para la atención directa de cada una de las solicitudes del Congreso, de los Entes de Control y de todos aquellos que eleven solicitudes ante la ANI.

“11. La Agencia Nacional de Infraestructura ¿para qué año tiene prevista o proyectada la terminación al 100% de esta obra para ser entregada a la comunidad?”

**Ruta del Sol Sector 3 - Contrato de Concesión No. 007 de 2010
(En etapa Construcción - Operación y Mantenimiento)**

Desde la ANI, informamos que la terminación de las obras está proyectada para enero de 2025, de acuerdo con el Plan de Obras vigente para el Proyecto.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

Proyecto Troncal del Magdalena en Estructuración

La ejecución de las Concesiones 1 y 2 que conforman el Proyecto Troncal del Magdalena tiene dos (2) Etapas: i) Etapa de Preoperación que a su vez se divide en Preconstrucción y Construcción, y ii) Etapa de Operación.

Se ha proyectado un plazo para la etapa de preoperación de 05 años (01 año de Preconstrucción y 04 años de construcción) y la Etapa de Operación de 20 años, para un total de 25 años de Concesión. En ese orden de ideas, a pesar de que el avance y puesta al servicio de la vía será por Unidades Funcionales, la fase de construcción completa será terminada en el quinto año, por lo tanto, si se proyecta que el inicio de los contratos de Concesión será en el primer semestre de 2022, la terminación del 100% de las obras de la Troncal del Magdalena estará proyectada para el año 2027.

NAVEGABILIDAD DEL RÍO MAGDALENA

CUESTIONARIO PARA EL PRESIDENTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

“1. Sírvase explicar las razones que dieron pie a la prórroga del cierre del proceso de precalificación de la APP de navegabilidad del Río Magdalena, el cual estaba previsto finalizar en febrero del 2020, y que quedó finalmente establecido para el pasado 14 de abril de 2021.”

Es necesario precisar que, de conformidad con el régimen jurídico aplicable a las Asociaciones Público-Privadas y de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 1508 de 2012 y el Decreto 1082 de 2015, el objetivo de los sistemas de precalificación es establecer un grupo limitado de interesados, que posteriormente serán quienes podrán participar como oferentes en el futuro proceso de selección que la entidad decida adelantar para adjudicar el proyecto, lo cual no implica para las entidades la obligación de abrir dicho proceso cuando se haya adelantado el sistema de precalificación.

Así mismo, debe tenerse en cuenta que, de conformidad con lo dispuesto en los Artículos 2.2.2.1.4.5 y 2.2.2.1.4.6. del Decreto 1082 de 2015, de manera simultánea con el sistema de precalificación, las entidades pueden adelantar la estructuración del proyecto para llevarlo a nivel de factibilidad, toda vez que, para iniciar la precalificación, se debe contar con los estudios a nivel de prefactibilidad, que pueden ser objeto de complementación, de acuerdo con la Ley 1508 de 2012, la Ley 1882 de 2018 y el Decreto 1082 de 2015. En este sentido, si por alguna razón el Proyecto no resulta viable por no obtenerse la factibilidad de este o si se tiene evidencia de no existir interesados en presentar ofertas, las entidades no están obligadas a abrir y adelantar el proceso de selección.

Al respecto, el Artículo 2.2.2.1.4.5 del Decreto 1082 de 2015 dispone:



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

“Para aquellos proyectos de asociación público-privada de iniciativa pública, cuyo costo estimado sea superior a setenta mil salarios mínimos mensuales legales vigentes (70.000 SMMLV), la entidad estatal competente podrá utilizar, previo a la apertura del proceso de selección, sistemas de precalificación. La entidad estatal podrá contratar, con los integrantes de lista de precalificados, los estudios adicionales o complementarios que requiera el proyecto, a costo y riesgo los precalificados.

La conformación de la lista de precalificados no obliga a la entidad estatal a abrir el Proceso de Contratación. Así mismo, la entidad estatal podrá desistir de utilizar la lista de precalificados y proceder a iniciar un proceso de selección abierto, si con posterioridad a la conformación de la lista se evidencia que no se cuenta con por lo menos cuatro (4) precalificados interesados en presentar oferta.

La entidad estatal no adquiere compromiso alguno de pago o retribución por los estudios complementarios requeridos por el proyecto que adelanten los integrantes de la lista de precalificados.

En caso de adjudicación, el adjudicatario del contrato deberá pagar a los integrantes de la lista de precalificados, el valor de los estudios complementarios que haya acordado previamente con la entidad estatal competente.

En aquellos casos en que no se abra el proceso de selección, se desista del uso de la precalificación, o cuando el resultado del proceso de selección sea la declaratoria de desierta del mismo, la entidad estatal competente podrá adquirir aquellos insumos o estudios complementarios adelantados por los integrantes de la lista de precalificados, que le interesen o le sean útiles. Esta adquisición implicará la cesión de los derechos patrimoniales de autor y la libre disposición de los mismos.

Parágrafo. El alcance de los estudios adicionales o complementarios, el valor máximo de los mismos, la experiencia y condiciones de idoneidad de quien los desarrolle, se definirán de mutuo acuerdo entre la entidad estatal competente y los precalificados.

De acuerdo con lo anotado, mediante el Aviso publicado en el SECOP I el 30 de marzo de 2021, y con fundamento en lo dispuesto en el Artículo 2.2.2.1.4.5 del Decreto 1082 de 2015, la Agencia informó la decisión de descartar el Sistema de Precalificación N.º VJ-VE-IP-001-2019 que tenía por objeto: *“Conformar la lista de precalificados para el otorgamiento de una concesión bajo el esquema de asociación público-privada, en los términos de la Ley 1508 de 2012, que permita la selección de un concesionario que por su cuenta y riesgo lleve a cabo las tareas de diseño, construcción, financiación, operación, conservación, mantenimiento y reversión de bienes a la nación, para garantizar la navegabilidad del río Magdalena, entre Barrancabermeja y Bocas de Ceniza, mediante la implementación de obras de encauzamiento, actividades de dragado (o las que para tal efecto implemente el concesionario), monitoreo y señalización del canal navegable”.*

Al momento del descarte de la referida Invitación a Precalificar, y de acuerdo con el cronograma que se encontraba vigente, la Entidad había recibido observaciones al Documento de Invitación, sobre distintos aspectos allí previstos, las cuales estaban siendo analizadas junto con los estudios y documentos elaborados por los consultores, en el marco de la estructuración a nivel de factibilidad que se lleva a cabo en convenio con CORMAGDALENA. En este sentido, es necesario precisar que, en la mencionada



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

Invitación a Precalificar, no se recibieron Manifestaciones de Interés, por cuanto aún no se había cumplido el plazo para esta actividad.

Para el inicio de la precalificación, el 31 de octubre de 2019, la ANI tuvo como fundamento la información correspondiente al estándar mínimo exigido en las disposiciones legales antes referidas, la cual podía ser objeto de estudios complementarios, como se indicó anteriormente. Dicha información se incorporó en el Apéndice 1 de la mencionada precalificación. Acorde con el desarrollo de la estructuración del Proyecto y en especial de los análisis y estudios llevados a cabo por consultores suministrados por BID INVEST en el marco de la Cooperación Técnica no reembolsable que suministra a la ANI, se evidenció que algunos componentes de la información mencionada debían ser ajustados y complementados para llevar la estructuración a nivel de factibilidad.

Por esta razón se encontró conveniente descartar el Sistema de Precalificación identificado con el No. VJ-VE-IP-001-2019 y en su lugar, la ANI y CORMAGDALENA tienen previsto dar inicio al proceso de Licitación Pública, una vez culmine la factibilidad de la estructuración del Proyecto y se tramiten y obtengan las aprobaciones ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte y demás entidades; proceso licitatorio en el que podrán participar todos los interesados sin sujeción a la Lista de Precalificados que se habría conformado en el evento de continuar con el mencionado Sistema de Precalificación.

“2. Sírvase explicar los cambios que en materia técnica, ambiental, social, financiera y jurídica tuvo el proyecto de la APP de navegabilidad del Río Magdalena tras haberse aprobado la prórroga del cierre del proceso de precalificación.”

Como se indicó en la respuesta anterior, con el desarrollo de la estructuración del Proyecto y en especial de los análisis y estudios llevados a cabo por consultores suministrados por BID INVEST, en el marco de la Cooperación Técnica no reembolsable que suministra a la Agencia, se evidenció que algunos componentes de la información mencionada debían ser ajustados y complementados a nivel de factibilidad. De acuerdo con lo anterior, el proyecto se dividió en dieciocho (18) Unidades Funcionales (UF). Las Unidades Funcionales definidas para el proyecto son, en su mayoría, obras de infraestructura hidráulica (protección de orillas, reparación de tajamar, diques sumergidos, revestimiento de orilla, amarraderos, entre otras) indispensables para garantizar la prestación de los servicios del proyecto de Recuperación de la Navegabilidad del Río Magdalena, para mantener un canal navegable de 668 kilómetros en el cauce del río, comprendidos entre Bocas de Ceniza en Barranquilla (K-3) hasta Barrancabermeja (K665) en el departamento de Santander, con una independencia funcional que le permiten funcionar y operar con los estándares de diseño, disponibilidad de infraestructura y calidad y niveles de servicio en cada Unidad.

Adicionalmente, como parte de las actividades de operación y mantenimiento que debe realizar el Concesionario a lo largo del canal navegable, incluye -entre otras las labores de dragado- el servicio de despeje del canal navegable, el servicio de información del canal navegable, la señalización de puentes, la



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

provisión y mantenimiento de amarraderos, la instalación y operación de estaciones de medición de niveles, la operación del centro de control, el servicio de atención a los usuarios y, en general, la operación y mantenimiento del canal navegable, así como la reversión de bienes a la Nación, para mejorar la navegabilidad del río Magdalena, entre Barrancabermeja y Bocas de Ceniza.

“3. Sírvase informar en que estado se encuentra, una vez finalizado el proceso de precalificación en abril de 2021, el proceso de adjudicación del contrato para operacionalizar la APP de navegabilidad del Río Magdalena.”

Actualmente, la ANI radicó ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público los documentos del proyecto como resultado de la estructuración técnica, financiera y legal de la APP por parte del BID Invest para su futura aprobación, conforme lo establece la Ley 1508 de 2012 y sus decretos reglamentarios.

“4. De no haberse iniciado aún el proceso de adjudicación de la APP de navegabilidad del Río Magdalena, sírvase informar que aspectos deben todavía surtirse y llevarse a cabo para que el mismo se pueda poner en marcha.”

Como se indicó en la respuesta anterior, el proyecto se encuentra actualmente en revisión por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público. De acuerdo con lo anterior, una vez se surtan las aprobaciones del Proyecto por parte de las diferentes entidades del Estado, y conforme lo establece la Ley 1508 de 2012 y sus decretos reglamentarios, se dará apertura al proceso de licitación.

“5. Sírvase informar cuales son los criterios y los elementos centrales que se tendrán en cuenta para que los participantes en el proceso de adjudicación de la APP de navegabilidad del Río Magdalena tengan mayor puntaje al momento de recibir el contrato.”

El proceso de licitación pública que se llegue a abrir para este proyecto cumplirá con lo dispuesto en la legislación colombiana, es decir, en la Constitución Política, las Leyes de la República de Colombia y, en especial, por las Leyes 80 de 1993, 1150 de 2007, 1474 de 2011, Decreto Ley 019 de 2012, 1508 de 2012, 1682 de 2013 y 1882 de 2018, incluidos sus decretos reglamentarios, el Código Civil y Código de Comercio, y demás normas concordantes.

La regulación del Proceso de Selección será la Licitación Pública, conforme al Artículo 2.2.2.1.4.1 del Decreto 1082 de 2015 y, por ende, se aplicarán las reglas contempladas en el Artículo 30 de la Ley 80 de 1993.

Actualmente, la ANI evalúa los factores económicos y técnicos más favorables que representen la mejor relación costo-beneficio para la Entidad, que aún son objeto de revisión por parte de la Agencia y del equipo estructurador. Entre los indicadores considerados están los aportes estatales que hará el Gobierno nacional para el proyecto.

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





Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20215000226991



Fecha: 27-07-2021

Cordialmente,

MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES
Presidente

Anexos: Sin anexos

cc: 1) CONGRESO DE LA REPUBLICA secretaria.general@camara.gov.co BOGOTA D.C. -2) CONGRESO DE LA REPUBLICA raul.avila@camara.gov.co BOGOTA D.C.

Consolidó: Gonzalo Cubides Suárez - Ingeniero de Apoyo - Vicepresidencia Ejecutiva.
Dany Wilson Ortiz Roa - Apoyo - Vicepresidencia de Estructuración.
Héctor Eduardo Vanegas Gamez - Ingeniero Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno.

VoBo: CARLOS ALBERTO TAPICHA FALLA, DIANA CECILIA CARDONA RESTREPO (VICE), Ernesto Ortíz D'az, ERWIN JAMID RAMIREZ RIOS 1, DIANA CATALINA CHIRIVI GONZALEZ, DIEGO ALEJANDRO MORALES SILVA (VICE), OSCAR GUSTAVO ACOSTA MANRIQUE, CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES (VICE), CARLOS SANTIAGO GONZALEZ MORALES, CLAUDIA JUDITH MENDOZA CERQUERA, DANY WILSON ORTIZ ROA 1, EGNA DORAYNE FRANCO MENDEZ 2, GONZALO CUBIDES SUAREZ, HECTOR EDUARDO VANEGAS GAMEZ, JAVIER HUMBERTO FERNANDEZ VARGAS, LILIANA PAREDES RAMIREZ, LUIS FERNANDO CASTANO SUAREZ 1, LUIS GERMAN VIZCAINO SABOGAL, MARÍA ANGÉLICA SALINAS TOVAR, NATALIA FERNANDA ENRIQUEZ RUANO, OSCAR HERNANDO MORALES MORALES 1, SAMIR EDUARDO ESPITIA ANGULO, SINDY LORENA MURCIA FLOREZ 1, YASMINA DEL CARMEN CORRALES PATERNINA 3, JAVIER CAMILO SANCHEZ SANABRIA
Nro Rad Padre: 20214090813282
Nro Borrador: 20215000042238
GADF-F-012

