

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20225000093621**Fecha: **05-04-2022**

Bogotá, D.C. 04 de abril de 2022

Doctor

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

Secretario General de la Cámara de Representantes

CONGRESO DE LA REPÚBLICAsecretaria.general@camara.gov.coraul.avila@camara.gov.co**ASUNTO:** Actualización Proposición No. 134 aprobada el 17 de junio de 2021 - Debate de Control Político. Radicado ANI No. 20224090339792 del 24 de marzo de 2022.

Respetado Doctor:

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.: 20225000093621



Fecha: 05-04-2022

PROYECTO	SECTOR	LONGITUD (KM)
Red Férrea del Atlántico	Chiriguaná - Santa Marta	245
Sistema Ferroviario Central - Obra Pública	La Dorada - Chiriguaná	559
	Facatativá - Bogotá - La Caro - Belencito y La Caro - Zipaquirá	308
Red Férrea del Pacífico	Buenaventura - Zaragoza, Zarzal - La Tebaida	380
	Zaragoza - La Felisa	118

A continuación, presentamos la relación de las actividades previstas en el Plan de Acción del modo férreo para el año 2021:

DESCRIPCIÓN INVERSIÓN (2021)	PROYECTO	APROPIACIÓN	EJECUCIÓN
Nueva Interventoría Red Férrea del Pacífico (Septiembre – Diciembre)*	Red Férrea del Pacífico	\$ 2.413.742.859,00	\$ 882.544.851,71
Prorrogar interventoría de Red Férrea del Pacífico (Junio – Septiembre)	Red Férrea del Pacífico	\$ 922.784.300,48	\$ 922.784.300,48
Interventoría Red Férrea del Pacífico (Enero – Junio)	Red Férrea del Pacífico	\$ 1.582.118.179,00	\$ 1.582.118.179,00
Interventoría Red Férrea Atlántico (Enero – Diciembre)	Red Férrea del Atlántico	\$ 3.800.773.697,00	\$ 3.800.773.697,00
Obra Publica Bogotá - Belencito y La Dorada – Chiriguana (enero – abril 15)	Corredor Férreo Central	\$ 13.948.290.102,00	\$ 13.948.290.102,00
Interventoría Obra Publica Bogotá - Belencito y La Dorada – Chiriguana (enero – abril 15)	Corredor Férreo Central	\$ 1.316.083.274,00	\$ 1.316.083.274,00
Contrato interadministrativo Findeter Bogotá – Belencito	Corredor Férreo Central	\$ 17.062.265.815,00	\$ 17.062.265.815,00
Contrato interadministrativo Findeter La Dorada - Chiriguaná	Corredor Férreo Central	\$ 1.069.290.433,00	\$ 1.069.290.433,00
Contrato para la administración del corredor La Dorada – Chiriguaná (agosto – diciembre)**	Corredor Férreo Central	\$ 46.064.659.195,00	\$ 26.957.047.831,10
Interventoría al Contrato para la administración del corredor La Dorada – Chiriguaná (septiembre – diciembre)	Corredor Férreo Central	\$ 1.000.000.000,00	\$ 1.000.000.000,00
Convenio Interadministrativo FDN	VE	\$ 432.000.000,00	\$ 432.000.000,00
Actividades liberación		\$ 86.853.206.145,52	
TOTAL		\$ 176.465.214.000,00	\$ 68.973.198.483,29

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 2022500093621



Fecha: 05-04-2022

* A la fecha se encuentra pendiente cerrar el valor final de la inversión debido a menores ejecuciones por falta de personal durante la Etapa 1 del contrato de interventoría VEJ-530-2021.

** La diferencia entre el valor de apropiación y ejecución se girará al Contratista en la vigencia 2022.

Con respecto al presupuesto asignado a la vigencia 2022 a continuación, se presentan las apropiaciones y ejecuciones respectivas para cada actividad:

ACTIVIDADES	PROYECTO	ASIGNADO	APROPIACIÓN	EJECUCIÓN
Interventoría Red Férrea del Pacífico	Red Férrea del Pacífico	\$ 2.113.876.355	\$ 2.094.419.141	
Fondear Vigilancia tramo Zona Franca de Pereira - La Felisa	Red Férrea del Pacífico	\$ 300.000.000		
Interventoría Red Férrea del Atlántico	Red Férrea del Atlántico	\$ 2.280.496.168	\$ 2.280.467.811	\$ 324.727.575
Prórroga Interventoría Red Férrea Atlántico	Red Férrea del Atlántico	\$ 1.670.584.621		
Reasentamientos Zona Bananera	Red Férrea del Atlántico	\$ 4.500.000.000		
Interventoría Obra Pública La Dorada - Chiriguaná (enero a Julio)	Corredor Férreo Central	\$ 20.370.276.907	\$ 1.792.329.647	
Obra Publica La Dorada – Chiriguana (enero – junio)	Corredor Férreo Central		\$ 17.347.093.568	
Provisión Corredor Bta-Belencito	Corredor Férreo Central	\$ 25.486.193.493	\$ 5.973.139.370	
Contrato de obra e interventoría Bogotá - Belencito (abril -octubre, falta adjudicación de interventoría)	Corredor Férreo Central	\$ 19.514.453.768	\$ 18.647.705.547	
Total		\$ 76.235.881.312	\$ 48.135.155.084	\$ 324.727.575

“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

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20225000093621**Fecha: **05-04-2022**

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 - Lenguazaque, Bogotá - Dorada, Dorada - Barrancabermeja, Barrancabermeja - Chiriguaná y Puerto Berrío - Medellín (Bello), continuando a cargo del Concesionario FENOCO, y en Concesión los Tramos Chiriguaná - 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 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 2021 se movilizaron 31.817.030 toneladas de carbón y en lo que va corrido del 2022, con corte al 17 de marzo, se han movilizado 6.020.158,58 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

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20225000093621**Fecha: **05-04-2022**

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. Actualmente, se terminó la etapa de inventarios de la infraestructura férrea, y se adelanta la revisión de los formatos de reversión. Al mismo tiempo, se han realizado reuniones con el Instituto Nacional de Vías - INVIAS para proceder con el acta de reversión de bienes.

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 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 y la Zona Franca de Cartago. 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 de obra de 2,7km de construcción de vía férrea nueva y 12,9km de rehabilitación sobre estos 32km.

“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 -

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **2022500093621**



Fecha: **05-04-2022**

Zaragoza y el ramal Zarzal - La Tebaida y el seguimiento a la ejecución de las obras del Acuerdo Conciliatorio en el tramo Zaragoza - Caimalito.

Por otro lado, se permite indicar que, la Agencia Nacional de Infraestructura se encuentra elaborando los documentos técnicos para realizar la “*Consultoría especializada para realizar la prefactibilidad técnica, económica y jurídica para la definición de la alternativa que permita la implantación y reactivación del corredor férreo del Pacífico*” en el que se espera determinar una alternativa de trazado para la conexión del puerto de Buenaventura con los nodos generadores y atractores de carga incluyendo el municipio de Cali y los municipios aledaños ubicados en el área de influencia del corredor.

Por otro lado, 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, a continuación se presenta el estado de los corredores Bogotá – Belencito y la Dorada Chiriguaná:

CORREDOR BOGOTÁ-BELENCITO

Para este corredor, se tiene el Contrato Interadministrativo No. VEJ-VE-477-2021, entre la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. – FINDETER y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, con el objeto de: “*Prestar los servicios de asistencia técnica a través de su respectivo modelo de ejecución financiera, a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, para el desarrollo de los proyectos requeridos en el corredor férreo Facatativá - Bogotá - Belencito y La Caro - Zipaquirá*”

En virtud del Contrato Interadministrativo No. VEJ-VE-477-2021 y en cumplimiento del alcance del objeto, actualmente se tienen los siguientes contratos derivados:

- ✓ El 03 de agosto de 2021 FINDETER y el CONSORCIO RAED FÉRREO suscribieron el Contrato No. 3-1-98431-04, el cual cuenta con Acta de inicio del 05 de agosto de 2021 y un plazo de 06 meses, cuyo objeto es: “*CONTRATAR LA ADMINISTRACIÓN, VIGILANCIA, CONTROL DE TRÁFICO, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS CORREDORES FÉRREOS FACATATIVÁ - BOGOTÁ - BELENCITO Y LA CARO – ZIPAQUIRÁ*”, contrato vigente a la fecha.
- ✓ El 03 de agosto de 2021, FINDETER y la firma Interventora ARREDONDO MADRID INGENIEROS CIVILES S.A.S. - AIM suscribieron el Contrato No. 3-1-98431-05, el cual cuenta con Acta de inicio del 05 de agosto de 2021, cuyo objeto es: “*LA INTERVENTORÍA*”

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000093621



Fecha: 05-04-2022

TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, CONTABLE, AMBIENTAL SOCIAL Y JURÍDICA PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DENOMINADO “ADMINISTRACIÓN, VIGILANCIA, CONTROL DE TRÁFICO, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS CORREDORES FÉRREOS FACATATIVÁ - BOGOTÁ - BELENCITO Y LA CARO – ZIPAQUIRÁ” contrato vigente a la fecha.

El corredor Bogotá – Belencito consta de 308 km, distribuidos como se muestra en la siguiente imagen:



En el Corredor Bogotá - Belencito, se desarrolla un corredor logístico de 257 km, comunicando los departamentos de Boyacá y Cundinamarca con el centro del país.

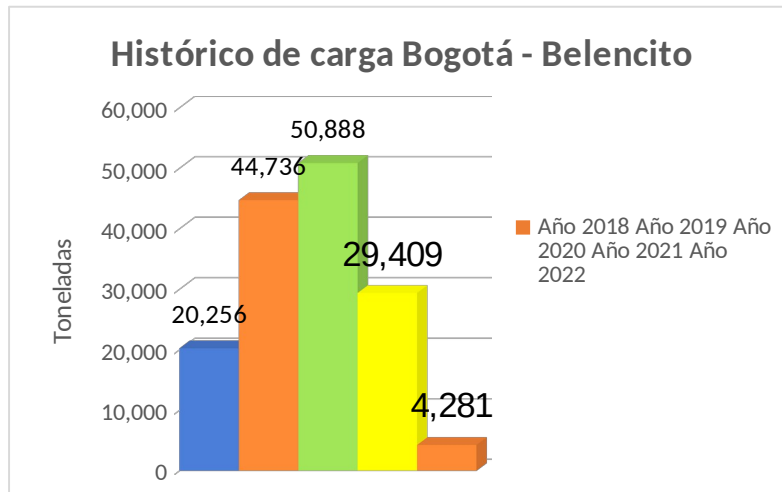


En este corredor se ha trasportado 149.570 toneladas de carga desde agosto de 2018 hasta enero de 2022, como se muestra en la siguiente gráfica:

Para contestar cite:
 Radicado ANI No.: 20225000093621

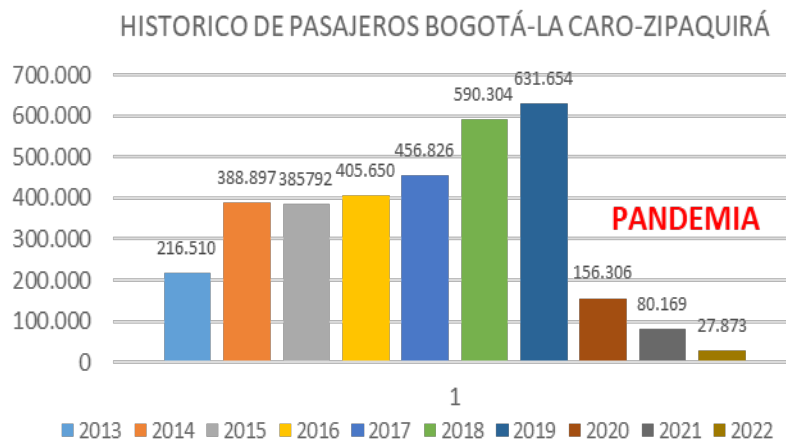


Fecha: 05-04-2022



Con más de 5 Generadores de Carga, se han transportado productos, como: Cemento palanquilla de acero y gaseosa.

El corredor Bogotá – Belencito también es relevante por su operación de pasajeros a cargo de la empresa Turistren, en el cantón férreo Bogotá – La Caro – Zipaquirá.



En los 48 km de operación de pasajeros, se transportaron 80.169 pasajeros en el año 2021.

Para enero del año 2022 se lleva un total de 27.873 pasajeros.

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 2022500093621



Fecha: 05-04-2022

CORREDOR LA DORADA-CHIRIGUANÁ

- ✓ Para este corredor se tiene el Contrato No VE- 508-2021, con el Consorcio San Felipe, para “EJECUTAR LAS ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO, CONSERVACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA ENTREGADA Y QUE HACE PARTE DEL CORREDOR LA DORADA (CALDAS) - CHIRIGUANA (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.”,

En el corredor La Dorada - Chiriguana se han desarrollado cuatro (4) corredores logísticos, que comunican la carga del interior del país con los puertos del Caribe Colombiano, estos corredores logísticos son:



1. La Dorada – Santa Marta, con el fin de conectar el centro del país con los departamentos de Cesar, Magdalena y Santander, el administrador del corredor férreo central y el concesionario de la Red Férrea del Atlántico han trabajado conjuntamente en hacer posible esta operación. Este corredor logístico cuenta con 767 km distribuidos de la siguiente manera:

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20225000093621**Fecha: **05-04-2022**

- El corredor La Dorada – Chiriguaná: con 522 km de longitud que conectan el centro del país con el municipio de Chiriguaná (Cesar), el cual funciona como un nodo que tiene la posibilidad de conectar con la costa atlántica o a través del modo carretero se puede conectar con el departamento de Santander.
 - El corredor Chiriguaná – Santa Marta: con 245 km que hacen parte de la Red Férrea del Atlántico concesionada a Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. y que conecta con el puerto de Santa Marta.
2. La Dorada – Cartagena, este corredor logístico de aproximadamente 400 km de vía férrea, usa el ramal cúpulo (4km) para conectarse con el Río Magdalena y en Barcaza por el Río transportar la carga hasta el puerto de Cartagena, convirtiendo este corredor logístico en un corredor intermodal, tren – río.
 3. La Dorada – Barranquilla, este corredor logístico de aproximadamente 400 km de vía férrea, usa el ramal cúpulo (4km) para conectarse con el Río Magdalena y en Barcaza por el Río transportar la carga hasta el puerto de Barranquilla, convirtiendo este corredor logístico en un corredor intermodal, tren – río

Estos corredores cuentan con un nodo logístico en La Dorada, denominado “Bodega La Dorada”, ubicado en el en el antiguo Lote IDEMA, el cual fue entregado a la ANI en comodato por parte de la Alcaldía de la Dorada. Con una inversión aproximada de 6.000 millones de pesos, la Agencia recuperó los 3.000 m2 y los puso a disposición de los generadores y operadores de Carga para el intercambio modal, camión - tren.

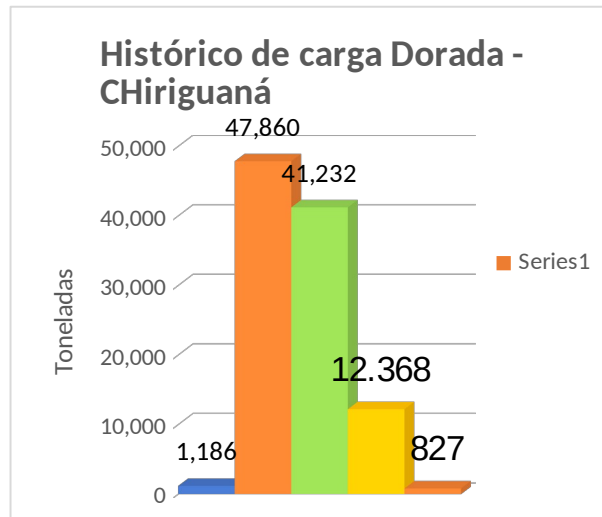
En estos corredores logísticos se ha transportado, desde agosto de 2018 hasta enero de 2022, un total de 103.473 toneladas, como se muestra en la siguiente gráfica:

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000093621

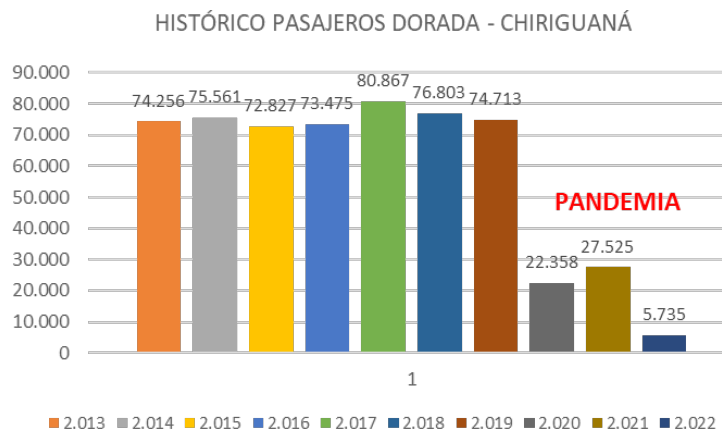


Fecha: 05-04-2022



Con más de 24 Generadores de Carga, se han transportado productos, como: palanquilla de acero, alambcón, cemento, maquinaria amarilla, agregados pétreos, insumos para cerámica, insumos para papel, productos terminados de Cerámica y papel, productos alimenticios como café, aguacate Hass, gaseosa, entre otros.

El corredor La Dorada – Chiriguaná también es relevante por su operación social de pasajeros a cargo de la Cooperativa COOPSERCOL, en el cantón férreo Grecia – Carare – Barrancabermeja – Garcia Cadena.



Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20225000093621**Fecha: **05-04-2022**

En los 145 km de operación de pasajeros, se transportaron 27.525 pasajeros en 2021.

En enero de 2022 se han transportado 5.735 pasajeros.

“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.

Posteriormente, se han venido realizando diversas Mesas de Trabajo entre la ANI y el Ministerio de Transporte, con el fin de lograr la versión definitiva de este acto administrativo.

Es importante mencionar que luego de las mesas de trabajo antes citadas y de atender las diferentes observaciones recibidas frente a la Resolución en comento, el Ministerio de Transporte publicó en el mes de febrero de 2022 en su página Web, el Proyecto de decreto *“por el cual se adiciona el artículo 224213 al decreto 1079 de 2015 único reglamentario del sector transporte”*, documento que incluía entre otros aspectos, la memoria justificativa de la Resolución de Surcos y que fue objeto de observaciones por parte de los interesados.

De acuerdo con lo expuesto, actualmente se realiza la revisión del proyecto de decreto antes mencionado, de acuerdo con todas las observaciones recibidas y a su vez, se efectúan los respectivos ajustes a la resolución.

Se espera tramitar este acto administrativo en el segundo semestre del 2022.

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

El corredor Bogotá-Belencito se encuentra bajo la administración temporal de la ANI desde el año 2013, a través de contratos de obra pública; se estima entregar su administración al INVÍAS, quien es el propietario de la infraestructura, en septiembre del presente año.

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 2022500093621



Fecha: 05-04-2022

La ANI, en el estricto cumplimiento de sus funciones administrativas y operativas (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. Y a la fecha, ambos corredores 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 Agencia Nacional de Infraestructura suscribió el Convenio 024 de 2017 con la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), en cuya ejecución de la Etapa 1 se evaluaron a nivel de prefactibilidad 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 (en adelante, *corredor La Dorada-Chiriguaná*).

En el marco del Convenio se desarrolló y analizó el estudio por el BID y B&C, con que 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/año.

Corredor	Contenedores		Carga general		Granel líquido			Granel Sólido Limpio	Granel sólido sucio			Total
	Llenos	Vacios	Aceros	Carga estibada	Aceites limpios	Lubrificantes e hidrocarburos	Químicos		Carbón, coque y coquizables	Cemento	Minerales y fertilizantes	
Demanda asociada a mercados identificados Q_i												
Salidas a la costa Pacífica	3.703.660	262.056	128.353	76.658				1.917.686	451.852	542.293	7.082.557	
La Dorada Chiriguaná	107.822	0	12.934	97.279	139.030	59.228	4.199	998.083	1.712.311	7.173	3.138.058	
Bogotá Belencito	41.052	4.327	9.625	39.111				74.750	19.471	290.995	479.329	

Fuente: Análisis de demanda y viabilidad de los proyectos férreos de interés para la Nación, e identificados como prioritarios en el plan maestro intermodal, utilizando información primaria y secundaria. Etapa I (página 17).

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 (INVÍAS).

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **2022500093621**Fecha: **05-04-2022**

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

Fuente: Análisis de demanda y viabilidad de los proyectos férreos de interés para la Nación, e identificados como prioritarios en el plan maestro intermodal, utilizando información primaria y secundaria. Etapa I (página 31).

Con dicha evaluación se desarrolló una matriz multicriterio que arrojó como resultado la priorización del corredor La Dorada-Chiriguaná (actualmente en estructuración), seguido del corredor de la salida al Pacífico (el cual iniciará la estructuración durante esta vigencia) y del corredor Bogotá-Belencito, en ese orden.

En ese orden de ideas, la ANI ha venido informando al INVÍAS, desde el 2021, que no existe ninguna estructuración vigente que tenga previsto desarrollar un proyecto sobre el corredor férreo Bogotá-Belencito, lo que conlleva a que deba ser entregado a su titular (Instituto Nacional de Vías - INVÍAS-), una vez finalice el Contrato de Obra Pública administrado por la ANI, de conformidad con las facultades legales de la Agencia, establecidas en el numeral 19 del Artículo 4º del Decreto 4165². Esto, con la finalidad de que la operación de pasajeros y de carga sea garantizada por el Estado, por lo que se le solicitó que indicara el tiempo estimado que requería el INVÍAS para el recibo de este corredor.

El INVÍAS dio respuesta, a través del oficio con radicado INVÍAS SRT 27606 del 28 de mayo de 2021 y consecutivo ANI N.º 20214090605082, señalando que solo hasta finales de mayo de 2022 tendría al contratista que asumiría la operación, administración, mejoramiento, mantenimiento, vigilancia, control del tráfico y operación del corredor mencionado.

De acuerdo con los nuevos plazos solicitados por el INVÍAS, se hizo necesario que la ANI adelantara un nuevo proceso de contratación para garantizar la administración del Corredor, junto con las demás actividades necesarias para conservar el estado actual del mismo. El Contrato de Obra Pública VJ-VE-LP-003-2021 fue adjudicado el 2 de marzo de 2022, y su plazo de ejecución será de 6 meses (hasta el 31 de septiembre de 2022), por lo que se espera que el INVÍAS, a finales del mes de septiembre del año en curso, cuente los medios necesarios para atender el corredor Bogotá-Belencito.

² 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 (INVÍAS).

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20225000093621**Fecha: **05-04-2022**

“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 Chiriguaná - Ciénaga, Ciénaga - Santa Marta?”

En la actualidad el Contrato de Concesión No. O-ATLA-00-99 corresponde al corredor férreo ubicado entre Chiriguaná 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
Zona Bananera (Corregimientos de Guacamayal, Sevilla y Orihueca) y Predios La Corona y la Felicianana	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.

Teniendo en cuenta las controversias con el Concesionario respecto a la obligación de continuar con la construcción de la segunda línea, en las reuniones de seguimiento realizadas con el área jurídica, se definió solicitar al Concesionario un Plan de Restablecimiento de las obligaciones del contrato, de tal forma que, en conjunto con la Entidad, el Concesionario proponga las medidas para cumplir con las actividades ambientales previas (consulta previa y estudios de impacto ambiental) y luego realice la construcción de la segunda línea faltante. La solicitud de Plan de Restablecimiento se remitió al concesionario mediante radicado ANI No. 20223070035761 del 14 de febrero de 2022, a lo que el concesionario respondió manifestando su desacuerdo (radicado ANI 20224090254722 del 4 de marzo de 2022). Al respecto, mediante comunicación radicada en la Agencia el día 24 de marzo de 2022, el interventor del proyecto presentó su concepto, ratificando que le corresponde al concesionario realizar las actividades ambientales previas y la construcción de la segunda línea faltante. Actualmente la Agencia prepara la respuesta al Concesionario, con base en el concepto del interventor y en las consideraciones propias.

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **2022500093621**Fecha: **05-04-2022**

“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 01 de febrero de 2018, aprobado por el Tribunal Contencioso Administrativo del Valle del Cauca el 23 de marzo de 2018, 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 de 2,7km de construcción de vía férrea nueva y 12,9km de rehabilitación de vía férrea, además, respecto de los 16,3km de vía férrea nueva correspondientes a la Variante Cartago, se tiene un avance de 1,6km de construcción a nivel de terraplen. 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”

El 22 de diciembre de 2017, la FDN y la ANI suscribieron el Convenio Interadministrativo N.º 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”.

De acuerdo con lo anterior, la FDN adelantó la contratación de la estructuración técnica del corredor Dorada-Chiriguana, del que resultó como adjudicatario el Consorcio GCA-SETEC COLOMBIA, y el 2 de julio de 2019 se suscribió el Contrato N.º 35 de 2019.

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20225000093621**



Fecha: **05-04-2022**

En 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 Chiriguaná en el departamento del Cesar, con sus respectivos ramales, incluyendo interoperabilidad con el tramo Chiriguaná-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”.

A la fecha, la ANI y el equipo estructurador se encuentran cerrando los todos los documentos técnicos, legales y financieros necesarios para el proyecto de APP, con el fin de iniciar etapa de aprobaciones con las diferentes entidades del Estado. Entre dichas aprobaciones se encuentran: (i) conceptos favorables a retribución por Unidades Funcionales y análisis de riesgos del Proyecto de APP de iniciativa pública (emitidos por el Ministerio de Transporte); (ii) condiciones financieras y valoración de obligaciones contingentes (emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público); y (iii) concepto favorable sobre la utilización del esquema de asociación público-privada que expide el Departamento Nacional de Planeación.

Una vez se cuente con la aprobación de todas las entidades, se solicitará la aprobación de las Vigencias Futuras requeridas por parte del CONFIS; con dicha aprobación se podrá iniciar el proceso de licitación, que culminará con la contratación del futuro concesionario para el corredor.

Finalmente, de acuerdo con las cifras de estructuración, las cuales pueden estar sujetas a cambios, la APP Dorada-Chiriguaná podría tener una inversión de COP\$1,54 billones de pesos en gastos de capital (Capex) en pesos de 2020 y COP \$ 0,54 billones de pesos en gastos operativos (Opex) en pesos de 2020, para un proyecto cuya duración estimada sería de diez 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 (Chiriguaná - Santa Marta) está dada por la Resolución 1070 de 2006 que contempla las tarifas de uso de vía para el corredor Chiriguaná - Santa Marta. Actualmente no se realiza ni está prevista ninguna modificación a esta resolución.

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20225000093621**Fecha: **05-04-2022**

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 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 el documento 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., la interventoría y las diferentes áreas de 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:

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000093621



Fecha: 05-04-2022

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	\$381.584
TOTAL	\$1.498.069	\$1.751.126

Aportes pendientes por consignar en fiducia:

AÑO	APORTE CONTRACTUAL PESOS DIC 2008 (MILLONES)
2016	\$24.846
TOTAL	\$24.846

Ingresos recibidos por el Consorcio Vial Helios (con corte a febrero 28 de 2022):

INGRESOS RECIBIDOS POR LA CONCESIONARIA	PESOS CORRIENTES (MILLONES)
Recaudo de peaje El Korán	\$75.814
Pago de hitos	\$1.766.247
Pago de rendimientos financieros	\$92.961
TOTAL	\$1.935.022

Recaudo promedio mensual:

ESTACIÓN DE PEAJE	VALOR PROMEDIO DE RECAUDO MENSUAL POR ESTACIÓN AÑO 2021
El Korán	\$5.673

*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.

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000093621



Fecha: 05-04-2022

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

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

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 2022500093621



Fecha: 05-04-2022

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 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)

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000093621



Fecha: 05-04-2022

Como se desprende de la lectura del aparte del Laudo Arbitral transcrito, el reconocimiento que se les hizo a los terceros de buena fe 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 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

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 2022500093621



Fecha: 05-04-2022

(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 a febrero 2022, 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 28 de febrero de 2022	\$1.636.371
Porcentaje VPIT* generado a febrero de 2022	78,67%
*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%).	

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

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000093621



Fecha: 05-04-2022

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
2021	\$125.000	\$198.071
TOTAL	\$1.680.000	\$2.531.605

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

AÑO	APORTE CONTRACTUAL MILLONES DE PESOS DE DIC 2008
2022	\$125.000
2023	\$125.000
2024	\$125.000
2025	\$126.667
TOTAL	\$501.667

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%
Davivienda	\$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. Con corte a febrero de 2022, el Concesionario ha realizado 3 desembolsos por valor de \$ 44 millones de Euros, equivalentes a \$ 196.777 millones de pesos corrientes, los cuales se resumen a continuación:

Cuenta Crédito	Valor en Euros	Valor en Dólares	Valor en Millones Pesos (COP)

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000093621



Fecha: 05-04-2022

Crédito Socios - 1er Desembolso	EUR 11.000.000	USD 13.002.750	\$ 49.058
Crédito Socios - 2do Desembolso	EUR 22.000.000	USD 25.832.400	\$ 98.421
Crédito Socios - 3er Desembolso	EUR 11.000.000	USD 12.358.440	\$ 49.298
Subtotal desembolsos en divisas	EUR 44.000.000	EUR 51.193.590	-
TOTAL DESEMBOLSOS EN MILLONES PESOS CORRIENTES			\$ 196.777

Recaudo promedio de peaje / recaudo año 2021: Con corte al 28 de febrero de 2022 el recaudo de peajes en pesos corrientes se describe a continuación:

Descripción	Monto
Valor trasladado al Concesionario por concepto de Recaudo de Peajes	\$1.284.890
Recaudo promedio mensual último año (2021)	\$13.569
Recaudado en peajes año 2022	\$30.294

*Cifras en millones de pesos

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	3-mar-20
VIGENCIA OPERATIVA 2018	\$ 18.783	3-mar-20
VIGENCIA OPERATIVA 2019	\$ 19.507	3-mar-20
Total traslado vigencias operativas al Concesionario en 2020	\$ 52.841	-
SEGUNDO TRASLADO VIGENCIAS OPERATIVAS DETALLE	TRASLADO TOTAL	FECHA TRASLADO
VIGENCIA OPERATIVA 2017	\$ 8.114	12-feb-21

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000093621



Fecha: 05-04-2022

VIGENCIA OPERATIVA 2018	\$ 10.474	12-feb-21
VIGENCIA OPERATIVA 2019	\$ 10.877	12-feb-21
VIGENCIA OPERATIVA 2020	\$ 30.836	12-feb-21
Total traslado vigencias operativas al Concesionario en 2021	\$ 60.301	-
TERCER TRASLADO VIGENCIAS OPERATIVAS DETALLE	TRASLADO TOTAL	FECHA TRASLADO
VIGENCIA OPERATIVA 2017	\$ 11.481	24-ene-22
VIGENCIA OPERATIVA 2018	\$ 14.820	24-ene-22
VIGENCIA OPERATIVA 2019	\$ 15.391	24-ene-22
VIGENCIA OPERATIVA 2020	\$ 15.620	24-ene-22
VIGENCIA OPERATIVA 2021	\$ 48.732	24-ene-22
Total traslado vigencias operativas al Concesionario en 2022	\$ 106.044	-

Total traslado vigencias operativas	\$ 219.186	-
--	-------------------	---

*Cifras en millones de pesos.

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
Pago de Hitos Año 2020	\$43.407
Pago de Hitos Año 2021	\$129.371
Pago de Hitos Año 2022	\$11.269
Subtotal traslados del 2020 al 2020	\$184.047
Total Traslados hasta el 28 de febrero de 2022	\$495.350

* Cifras en millones de pesos

Traslado de rendimientos de Vigencias Futuras

TRASLADOS DE RENDIMIENTOS DE VIGENCIAS FUTURAS

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000093621



Fecha: 05-04-2022

Cuenta destino	Valor	Fecha Traslado
Ejecución de obras - cláusula 15 - Otrosí No. 10 (70%)	\$ 252.888	30/04/20
Ejecución de obras - cláusula 15 - Otrosí No. 10 (30%)	\$ 108.380	16/07/21
Segundo Traslado Rendimientos (21-feb al 31Dic-2020)- Ejecución de obras 2020	\$ 53.443	10/02/21
Tercer Traslado Rendimientos (01 de enero al 31Dic-2021)- Ejecución de obras 2021	\$ 37.333	21/01/22
Total traslado rendimientos por vigencia al Concesionario en 2021	\$ 452.046	-

*Cifras en millones de pesos.

Fondo Contingente: El siguiente es el resumen de los pagos al Concesionario por concepto de Contingencias Prediales y Socioprediales:

Pagos Fondo Contingente Riesgo Predial y Sociopredial	VALOR	GESTIÓN
Pagos Contingencia predial año 2017	\$ 8.755	Predial
Pagos Contingencia predial año 2018	\$ 11.946	Predial y Sociopredial
Pagos Contingencia predial año 2019	\$ 7.375	Predial y Sociopredial
Pagos Contingencia predial año 2020	\$ 5.621	Predial y Sociopredial
Pagos Contingencia predial año 2021	\$ 6.579	Predial
Pagos Contingencia predial año 2022	\$ 7.642	Predial
TOTAL	\$ 47.917	

*Cifras en millones de pesos.

“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?”

A la fecha, el Contrato de Consultoría N.º 597 de diciembre 4 de 2017, suscrito entre la ANI y el Consorcio Estructurar 2017, se encuentra en 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, ya que los estudios y diseños técnicos, financieros y jurídicos para los dos proyectos de concesión se encuentran finalizados. De acuerdo con la estructuración se definieron dos proyectos APP: Troncal del Magdalena 1 (Puerto Salgar-Barrancabermeja) y Troncal del Magdalena 2 (Sabana de Torres-Curumaní). Ambos se encuentran en etapa de licitación pública.

Durante 2020 y 2021, en el desarrollo del contrato de consultoría se surtieron los trámites de aprobaciones para ambos proyectos, de acuerdo con lo establecido en la Ley 1508 de 2012 y el

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **2022500093621**Fecha: **05-04-2022**

Decreto 1082 de 2015. Adicionalmente, cuentan con la aprobación de Vigencias Futuras requeridas ante el CONFIS, lo cual permitió abrir los pliegos definitivos de ambos proyectos.

Actualmente el Consultor desarrolla las actividades de acompañamiento y participación en los procesos de licitación pública N.º VJ-VE-APP-IPB-002-2021 y VJ-VE-APP-IPB-003-2021, correspondientes a los proyectos de APP *Troncal de Magdalena/Corredor Puerto Salgar-Barrancabermeja* (Concesión 1) y *Troncal de Magdalena/Corredor Sabana de Torres-Curumaní* (Concesión 2), mediante la atención a observaciones de los interesados, ajustes a los documentos del proyecto, actividades de promoción de los proyectos y reuniones de aclaración de dudas con los interesados.

“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?”

El proceso de estructuración del proyecto Troncal del Magdalena se realizó para atender las obras inconclusas del Contrato N.º 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, y cuentan con las aprobaciones de Ley, de acuerdo con lo establecido en la Ley 1508 de 2012 y el Decreto 1082 de 2015:

- 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).

El 27 de julio de 2021, se publicaron en la página web del Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOP I), los avisos de convocatoria para los procesos de licitación pública N.º VJ-VE-APP-IPB-002-2021 y VJ-VE-APP-IPB-003-2021, correspondientes a los corredores Puerto Salgar-Barrancabermeja y Sabana de Torres-Curumaní, respectivamente. Además, se publicaron los

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20225000093621**Fecha: **05-04-2022**

prepliegos del proyecto y se surtió el período de observaciones y comentarios por parte de los interesados.

El 12 de noviembre de 2021, los pliegos definitivos se publicaron en los dos procesos mencionados, y posteriormente, el 18 de noviembre de 2021 se llevaron a cabo las Audiencias de Aclaración de Pliegos y Riesgos de cada uno de los proyectos.

Posteriormente se abrió el periodo de presentación de observaciones, dudas y preguntas a los pliegos definitivos, que fueron atendidas hasta el 3 de marzo 2022 para la Concesión 1, y hasta el 8 de marzo 2022 para la Concesión 2. Actualmente, el proyecto se encuentra en proceso de atención a observaciones extemporáneas y publicación de ajustes a los documentos del proceso (mediante adendas), requeridos como resultado a la atención de observaciones.

Las fechas programadas para el cierre de los procesos son el 19 de abril del 2022, para la Concesión 1, y el 29 de abril de 2022, para la Concesión 2. En ese sentido, las fechas programadas para la adjudicación son el 25 de mayo 2022, para la Concesión 1, y el 8 de junio 2022, para la Concesión 2.

“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 de los proyectos Troncal del Magdalena 1 y 2; por lo tanto, este tramo seguirá a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), como ha estado desde el momento de la reversión a la Nación, ocurrida en septiembre de 2017.

“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.

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20225000093621**



Fecha: **05-04-2022**

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.

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.

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20225000093621**Fecha: **05-04-2022**

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.

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

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20225000093621**



Fecha: **05-04-2022**

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.

Para el mes de febrero del 2022 la meta proyectada acumulada es de 223,207 km de pavimento en calzada nueva, luego el Concesionario a la fecha presentó avance acumulado ejecutado de 242,662 km, lo anterior según lo establecido en el programa de obra Secuencia 59.

Con relación a la calzada existente a la fecha está programado un avance de segunda capa de 168,482 Km a enero del 2022, luego el concesionario a la fecha tiene un avance en segunda capa acumulado de 168,654 Km.

Tramo 1 (San Roque - La Loma)	1B, 2B,3A,3B,4
Tramo 2 (La Loma - Bosconia)	5A,5B,5A,7,8,9A,9B
Tramo 3 (Bosconia - Variante Fundación)	11,13,15,
Tramo 4 (Variante Fundación - Ye Ciénaga)	-
Tramo 5 (Carmen de Bolívar-Plato)	46B,47,48
Tramo 6 (Plato - El Díficil)	38A,39B, 40A,40B,41,42,43
Tramo 7 Magdalena (Río Ariguaní-El Díficil)	37,36A,36PS,36B,36C,35,34B 34A
Tramo 8 (Bosconia - Valledupar)	25, 26A,,26B,27A,28A, 28B,29A,29B,30A,30B,30C,31A,32
Tramo 9 (Anillo Vial Bosconia)	10A,10B,10C,10C

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.

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000093621



Fecha: 05-04-2022

“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 28 de febrero de 2022) 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.

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 2022500093621



Fecha: 05-04-2022

Proyecto Troncal del Magdalena en Estructuración

Como se indicó en la respuesta 3 de este cuestionario, los proyectos Troncal del Magdalena 1 y 2, correspondientes a Puerto Salgar-Barrancabermeja y Sabana de Torres-Curumaní, se encuentran en Pliegos definitivos desde el 12 de noviembre de 2021.

Ambos proyectos incluyen los tramos 1,2,3,4,5,6 y 7 de la pregunta, sin embargo, en los proyectos de APP la división se hace por Unidades Funcionales, de acuerdo con lo establecido en la Ley 1508 de 2012. Por lo tanto, cada concesión se dividió así:

- **Concesión 1.** Puerto Salgar-Barrancabermeja, consta de 13 Unidades Funcionales:

UF	Sector	Origen (nombre, abscisa, coordenadas) ⁽¹⁾	Destino (nombre, abscisa, coordenadas) ⁽¹⁾	Longitud aproximada origen destino ⁽¹⁾	Longitud de intervención (km-calzada)	Intervención prevista	Observación
UF0 ⁽²⁾	Puerto Salgar-Barrancabermeja	Puerto Salgar PK34+040 RN 4510 (935484.39-1096379.05)	Río Sogamoso PK09+800 RN 4513 (1057840.18-1283507.47)	259.61	UF0-D = 214.68 km UF0-T = 152.94 km UF0-P = 6.62 km	Operación y mantenimiento. Adicionalmente, puesta a punto de los tramos UF0-D y UF0-P	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	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 (946178.67 - 1175319.94)	PR 52-Ruta Nacional 4511 PK51+100 (988240.27-1209020.92)	59,85	25.47	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	Construcción de variante San Pedro de la Paz. Mejoramiento, operación y mantenimiento. Intercambiador Puerto Berrío.
UF3	PR 52-Puerto	PR 52 PK51+100 RN	Puerto Araujo PK64+650 RN	13.55	13.61	Construcción de calzada nueva,	Construcción de una calzada adicional en los centros

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 2022500093621



Fecha: 05-04-2022

	Araujo	4511 (988240.27-1209020.92)	4511 (999956.48-1213693.32)			operación y mantenimiento	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 de variante Palmas de Guayabito.
UF5	Puerto Salgar-Cimitarra	PK84+220 RN4510 (946234.78-1140264.91)	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+040 RN 4510 (935484.39-1096379.05)	Puerto Salgar PK39+080 RN 4510 (937963 – 1099819)	5.04	5.04	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 de 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 (1035516.90-1251667,60)	10.69	11.74	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	Construcción de variante Campo 23 y el puente sobre el río La Colorada.
UF10	Campo 23-Rancho Camacho	Campo 23 PK117+690 RN 4511 (1035516.90-1251667,60)	Rancho Camacho PK128+000 RN 4511 (1041009.53-	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

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000093621



Fecha: 05-04-2022

			1260099.05)				Vía Yuma PK 14+410 – (PR127+550 -PR 128+442 RN 4511)).
UF11	Puerto Parra-Barranca bermeja	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	Barranca bermeja-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:

UF	Sector	Origen (nombre, abscisa, coordenadas ⁽¹⁾)	Destino (nombre, abscisa, coordenadas ⁽¹⁾)	Longitud aproximada origen destino ⁽²⁾	Longitud de intervención (km-calzada)	Intervención prevista	Observación
UF0 ^e)	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-	Las Pampas PK30+000 RN 4513 (1057341.17-	20.2	20.55	Construcción de calzada nueva, operación y	-

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000093621



Fecha: 05-04-2022

		1283507.47)	1302761.66)			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.
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 del intercambiador San Alberto Acceso Sur.
UF6	La Mata-Pailitas	La Mata PK100+030 RN 4514 (1048633.42-1443161.74)	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+090 RN 4515 (1049332.43-1485741.74)	9.02	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	22.9	Construcción de calzada nueva, operación y mantenimiento	Construcción de la variante Curumaní. Construcción del intercambiador Curumaní Sur y cinco pasos deprimidos en la variante.

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000093621



Fecha: 05-04-2022

UF1 0	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	-
----------	-------------------------------	---	--	-------	-------	--	---

Finalmente, bajo la estructura de los proyectos APP, se diseñó un contrato con el que el concesionario deberá hacer el diseño, construcción, operación y mantenimiento de todo el corredor, en dos etapas:

- Etapa preoperativa: 5 años (fase de preconstrucción de 1 año y fase de construcción de 4 años)
- Etapa de operación y mantenimiento: 20 años

“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?”

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 de orden territorial, representantes de los sectores económicos de la región y la comunidad interesada en el proyecto, 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. Estas reuniones se celebraron con los siguientes municipios: Puerto Salgar, Puerto Berrío, Puerto Boyacá, Puerto Parra, Simacota, Bolívar-Santander, Cimitarra, Barrancabermeja, Sabana de Torres, Puerto Nare, Gamarra, Aguachica, Rio de Oro, Pailitas, y Curumaní.

Las peticiones y comentarios presentados por los asistentes a dichas reuniones de socialización del proyecto se han tenido en cuenta para el análisis y las evaluaciones del proyecto estructurador. 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.

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000093621



Fecha: 05-04-2022

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.

Adicional a lo anterior, la estructuración del Proyecto de Asociación Público-Privada que actualmente adelanta la ANI contempló obras adicionales a las del contrato 001 de 2010, las cuales son de carácter social y buscan mejorar la conectividad local. Dichas obras tienen un valor que supera los CIENTO CUARENTA MIL MILLONES PESOS (\$140.000.000.000) y entre las cuales se destacan:

Obra	Cantidad
Accesos	1
Deprimidos	10
Intersecciones	2
Muros de tierra armada	1
Puentes peatonales	12
Puentes vehiculares bidireccional + paso peatonal	6
Retornos	16
Puentes vehiculares de una calzada	1
Total obras de movilidad adicionales	49

“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)**

Actualmente, la ejecución de actividades de construcción se rige por el Plan de Obras No. 59, que fue adoptado el 22 de febrero de 2022 mediante la suscripción del Otrosí No. 14 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.

Desde el 1 de julio de 2017 hasta la firma del Otrosí No. 10 al contrato de concesión en el mes de febrero del 2020, los trabajos de construcción de calzada nueva y de mejoramiento de calzada

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20225000093621**Fecha: **05-04-2022**

existente, así como las actividades socio ambientales, quedaron parcialmente suspendidos en la mayoría de los frentes de trabajo. Posterior a la entrada en vigencia del otrosí número 10, y de acuerdo al nuevo plan de obras; el concesionario inicia con actividades de obra en hitos de los tramos 1, 2, 7 y 8; posteriormente se suspenden actividades de obra según Decreto 457 de marzo de 2020, mediante el cual se imparten instrucciones para el cumplimiento del Aislamiento Preventivo debido a la emergencia sanitaria generada por el COVID-19. En la última semana del mes de abril del 2020, el concesionario retoma labores de campo una vez se establecen los protocolos de seguridad para la reactivación de los frentes de obra. Es de anotar que el programa del Otrosí N° 8, vigente hasta el 31 de diciembre de 2019 no se cumplió; en los diferentes informes de interventoría se manifestaron los atrasos presentados por el Concesionario según lo previsto en el respectivo cronograma del Otrosí N° 8. Posteriormente el 20 de febrero de 2020, se firma el Otrosí N°10 el 20.

Con la firma del Otrosí No.10 el 20 de febrero de 2020, se inició un nuevo plan de obras llamado PROGRAMA EJECUCIÓN DE OBRAS A TERMINAR, correspondiente al ANEXO 1 de dicho Otrosí, en donde se hace una nueva redistribución de las actividades en cada Hito, de tal forma que se cumpla su ejecución en el período pactado de 56 meses, terminando la fase de construcción en octubre de 2024.

En el mes de mayo del 2020 según el Plan de Reactivación de Obras, el Concesionario ejecutó actividades constructivas en el Tramo 1 en los Hitos 1B, 2B, 3B, 4 y 5A de vía nueva (VN) respectivamente, en el Tramo 2 en el Hito 6A de vía nueva, en el Tramo 7 realiza actividades en los Hitos 36B de VN, en el Tramo 8 ejecuta obra en los Hitos 25, 26A, 27A, 27B, 28A, 29B de VN.y 27B de Mejoramiento (MJ).

Se implementa medidas relacionadas con la prevención de los accidentes de trabajo y enfermedades laborales y el mejoramiento de las condiciones de trabajo cumpliendo con las normas colombianas vigentes en Seguridad y Salud en el Trabajo, logrando mejorar el bienestar de los trabajadores.

Para el periodo del 1 al 28 de febrero de 2022 no se presentaron casos positivos para COVID-19, debido a la emergencia sanitaria declarada por el Gobierno Nacional se realizaron las actividades de manera virtual con el apoyo de la ARL COLMENA SEGUROS y de RyU, se envió material vía correo electrónico a todo el personal, se realizaron charlas de seguridad con grupos pequeños. Se han instalado mensajes preventivos de bioseguridad, lavado de manos, distanciamiento social, uso de mascarilla, se ha verificado el aforo en las oficinas y se continua con una parte del personal trabajando desde casa.

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20225000093621**Fecha: **05-04-2022**

“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?”

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, 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.

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20225000093621**Fecha: **05-04-2022**

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.
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 de 5G , 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 diciembre de 2021 así:

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **2022500093621**Fecha: **05-04-2022**

- Información y participación comunitaria: con corte a diciembre de 2021 se desarrollaron 151 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 85.956 personas (entre usuarios de la vía y comunidades del área de influencia de los proyectos). Para tal fin, se disponen de 65 oficinas fijas y satélites y 47 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 2021, se reportó por parte de los concesionarios 3.763 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 2021, se han generado aproximadamente 158.130 empleos en 4G y 245.130 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 7.838 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: Se han desarrollado capacitaciones a las comunidades del área de influencia de los proyectos en temas de interés de las comunidades como cultura vial y arqueología. 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.
- 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.

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **2022500093621**Fecha: **05-04-2022**

Los concesionarios han implementado más de 2.085 campañas de cultura vial 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 a corte de diciembre de 2021, se tenían 965 unidades sociales reconocidas por compensación socioeconómica, 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, donde se incluyen los siguientes aspectos:

- a. En la estructuración de los nuevos proyectos 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 de los nuevos proyectos 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 Concesionario de forma progresiva a lo largo de las diferentes Etapas del Proyecto y en su Equipo Gerencial a lo largo del Proyecto.

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **2022500093621**Fecha: **05-04-2022**

“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?”

Se reitera lo indicado en el Radicado ANI No. 20215000226991 del 27 de julio de 2021, en el cual 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

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000093621



Fecha: 05-04-2022

(En construcción)

La terminación de las obras está proyectada para enero de 2025, de acuerdo con el Plan de Obras vigente para el Proyecto.

Con corte a 28 de febrero del 2022 se encuentra un avance de obra de 411,32 km; la ANI pone a disposición de los usuarios un total de 237,53 km que corresponden a 43 Hitos en Operación: 93,34 km mejoramiento y 144,19 km de vía nueva.

Proyecto Troncal del Magdalena en Estructuración

La ejecución de las Concesiones 1 y 2 que conforman el Proyecto Troncal del Magdalena tiene dos etapas: (i) etapa de preoperación, que se divide en preconstrucción y construcción, y (ii) etapa de operación.

Se ha proyectado un plazo para la etapa de preoperación de 5 años (1 año de preconstrucción y 4 años de construcción) y 20 años para la etapa de operación, 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 julio 2022, la terminación del 100% de las obras de la Troncal del Magdalena estará proyectada para el mes de julio 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.”

De conformidad con el régimen jurídico aplicable a las asociaciones público-privadas, de acuerdo con lo establecido 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. Esto no implica para las entidades la obligación de abrir dicho proceso cuando se haya adelantado el sistema de precalificación.

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20225000093621**Fecha: **05-04-2022**

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 dar inicio a 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 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

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20225000093621**Fecha: **05-04-2022**

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 dicha *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 tras dicha *Invitación a precalificar* no se recibieron manifestaciones de interés, por cuanto aún no se había cumplido el plazo para esta actividad.

El 31 de octubre de 2019, para el inicio de la precalificación, la ANI tuvo 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 los 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 para llevar la estructuración a nivel de factibilidad. Por esta

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20225000093621**Fecha: **05-04-2022**

razón se encontró conveniente descartar el Sistema de Precalificación identificado con el N.º VJ-VE-IP-001-2019.

“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 1, 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 *Recuperación de la Navegabilidad del Río Magdalena*, y mantener un canal navegable de 668 kilómetros en el cauce del río, comprendidos entre Bocas de Ceniza en Barranquilla (K-3) y 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, se incluyen -entre otras labores de dragado- el servicio de despeje del canal navegable, el servicio de información del canal navegable, la señalización de puentes, la 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.”

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20225000093621**



Fecha: **05-04-2022**

El proyecto de APP *Río Magdalena* obtuvo las aprobaciones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en noviembre de 2021 y del Departamento Nacional de Planeación y CONFIS en diciembre de 2021.

Una vez obtenidas las aprobaciones antes mencionadas, el 24 de diciembre de 2021 se realizó la apertura del proceso y la publicación del pliego definitivo VJ-VE-APP-IPB-005-2021, referente al proyecto de APP Río Magdalena, en la plataforma del Sistema Electrónico para la Contratación Pública-SECOP I.

Actualmente, y como parte del proceso, el proyecto se encuentra en la recepción de preguntas y de solicitudes de aclaración del pliego de condiciones definitivo.

“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 N.º 3, el 24 de diciembre de 2021 se realizó la apertura del proceso y la publicación del pliego definitivo VJ-VE-APP-IPB-005-2021, y actualmente, como parte del proceso, el proyecto se encuentra en la recepción de preguntas y de solicitudes de aclaración del pliego de condiciones definitivo. De acuerdo con lo anterior, se presenta el cronograma del proceso modificado mediante adenda del 25 de marzo de 2022:

Actividad	Fecha	Lugar
Publicación Aviso de Convocatoria	29 octubre de 2021	SECOP (www.colombiacompra.gov.co)
Publicación del Proyecto de Pliego de Condiciones y Anexos	29 octubre de 2021	SECOP (www.colombiacompra.gov.co)
Observaciones al Proyecto de Pliego de Condiciones	Hasta el 12 de noviembre de 2021	Agencia Nacional de Infraestructura Calle 26 No. 59 – 51 y/o Calle 24 A No. 59-42 Torre 4. Piso 2. Bogotá D.C– Oficina de Correspondencia. Mail: vjveappipb0052021@ani.gov.co
Respuesta a las observaciones presentadas al Proyecto de Pliego de Condiciones	24 de diciembre de 2021	SECOP (www.colombiacompra.gov.co)
Resolución de Apertura de la Licitación Pública y publicación del Pliego de Condiciones definitivo	24 de diciembre de 2021	SECOP (www.colombiacompra.gov.co)

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20225000093621**



Fecha: **05-04-2022**

Audiencia de Aclaraciones al Pliego de Condiciones y Audiencia de Riesgos	29 de diciembre de 2021 a las 10 am	A través de la plataforma indicada en el protocolo para realización de audiencia de aclaración al Pliego de condiciones (según lo establecido en el Anexo 20 del Pliego de condiciones).
Fecha límite para recepción de preguntas y de solicitudes de aclaración o modificación del Pliego de Condiciones	Hasta el 8 de marzo de 2022	Agencia Nacional de Infraestructura Calle 26 No. 59 – 51 y/o Calle 24 A No. 59-42 Torre 4. Piso 2. Bogotá D.C – Oficina de Correspondencia. Mail: vjeappipb0052021@ani.gov.co
Fecha límite para la publicación de las respuestas a las preguntas y solicitudes de aclaración o modificación al Pliego de Condiciones	Hasta el 8 de abril de 2022	SECOP (www.colombiacompra.gov.co)
Plazo máximo para expedir Adendas	Hasta el 23 de mayo de 2022	SECOP (www.colombiacompra.gov.co)
Fecha de cierre del plazo de la Licitación Pública	27 de mayo de 2022 a las 10 am	Auditorio Agencia Nacional de Infraestructura Calle 26 No. 59 – 51 y/o Calle 24 A No. 59-42 Torre 4. Piso 2, en Bogotá D.C.
Inicio de verificación de requisitos habilitantes	El día hábil siguiente a la fecha de cierre	SECOP (www.colombiacompra.gov.co)
Publicación de requerimientos previos y comentarios de la ANI	2 de junio de 2022	SECOP (www.colombiacompra.gov.co)
Pronunciamiento de los oferentes en relación con los requerimientos previos y comentarios de la ANI.	Hasta el 6 de junio de 2022	Agencia Nacional de Infraestructura Calle 26 No. 59 – 51 y/o Calle 24 A No. 59-42 Torre 4. Piso 2. Bogotá D.C – Oficina de Correspondencia. Mail: vjeappipb0052021@ani.gov.co
Publicación del informe preliminar de evaluación (sobre N.º 1) y requerimientos de subsane.	9 de junio de 2022	SECOP (www.colombiacompra.gov.co)
Término para presentar observaciones al informe de verificación y evaluación	Del 10 de junio de 2022 hasta el 16 de junio de 2022	SECOP (www.colombiacompra.gov.co)
Publicación de las observaciones al informe preliminar de evaluación	17 de junio de 2022	SECOP (www.colombiacompra.gov.co)
Plazo para presentar contra-observaciones (réplicas)	Hasta el 22 de junio de 2022	Agencia Nacional de Infraestructura Calle 26 No. 59 – 51 y/o Calle 24 A No. 59-42 Torre 4. Piso 2. Bogotá D.C

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 2022500093621



Fecha: 05-04-2022

		– Oficina de Correspondencia. Mail: vjeappipb0052021@ani.gov.co
Publicación del documento de respuestas a las observaciones y contra – observaciones al informe de evaluación inicial y publicación del informe de evaluación definitivo	28 de junio de 2022	SECOP (www.colombiacompra.gov.co)
Audiencia de Apertura de sobre N.º 2, e instalación de Audiencia Pública de Adjudicación	29 de junio de 2022 a las 10:00 am	Auditorio Agencia Nacional de Infraestructura Calle 26 No. 59 – 51 y/o Calle 24 A No. 59-42 Piso 2, Torre 4, en Bogotá D.C.
Suscripción del Contrato	15 días hábiles siguientes a la audiencia de adjudicación	-
Fecha estimada de inicio	5 días siguientes al cumplimiento de los requisitos establecidos en la sección 3.6(b) del Contrato	-

“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.”

Los factores para la selección de la oferta, y que serán objeto de evaluación y asignación de puntaje, corresponden a la Oferta Económica (800 puntos), Oferta de Mano de Obra Local (90 puntos), el Apoyo a la Industria Nacional (100 puntos) y la acreditación de trabajadores en condición de discapacidad (10 puntos). Lo anterior, en concordancia con el marco legal conformado por la Constitución Política, las Leyes de la República de Colombia, 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, los Códigos Civil y de Comercio, y demás normas concordantes.

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

Cordialmente,



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20225000093621



Fecha: 05-04-2022

MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES

Presidente

Anexos: Sin anexos.

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

Consolidó: Gonzalo Cubides Suarez – Ingeniero de apoyo VEJ, Dany Wilson Ortiz Roa – Apoyo VE, Claudia Lorena Lopez Salazar – Asesora VPRE, Carlos Alexander Vargas Guerrero – Ingeniero VGC.

VoBo: Ernesto Ortíz D'az, DIANA CECILIA CARDONA RESTREPO (VICE), MARTHA MILENA CORDOBA PUMALPA Coord GIT, Natalia Larrota Guerra, GONZALO CUBIDES SUAREZ, CARLOS ALBERTO TAPICHA FALLA, CARLOS ALEXANDER VARGAS GUERRERO 1, CLAUDIA LORENA LOPEZ SALAZAR, DANY WILSON ORTIZ ROA 1, EGNNA DORAYNE FRANCO MENDEZ, JAVIER HUMBERTO FERNANDEZ VARGAS, CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES (VICE), LUIS GERMAN VIZCAINO SABOGAL, ILVA RESTREPO ARIAS, CARLOS SANTIAGO GONZALEZ MORALES, JOSE LUIS RINCON PINZON , JUAN FRANCISCO ARBOLEDA OSORIO Vicepresidente, OSCAR HERNANDO MORALES MORALES 1

Nro Rad Padre: 20224090339792

Nro Borrador: 20225000020541

GADF-F-012

