

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20235000281071**
20235000281071
Fecha: **09-08-2023**

Bogotá D.C., 09 de agosto de 2023

Honorable Representante
JOSE ELIÉCER SALAZAR LÓPEZ
Representante a la Cámara Departamento del Cesar
CÁMARA DE REPRESENTANTES
jose.salazar@camara.gov.co
secretaria.general@camara.gov.co

ASUNTO: Proposición No. 093 de 2023 - Debate de Control Político. Radicado ANI No. 20234090857862 del 01 de agosto de 2023

No. de radicado al que responde: 20234090857862

Honorable Representante Salazar:

Con relación al requerimiento del asunto, en el que solicita la actualización de la respuesta otorgada mediante radicado ANI No. 20235000108111 del 31 de marzo de 2023 con corte a 31 de julio de 2023, respecto a la Proposición No. 093 de 2023 para Debate de Control Político sobre las "Obras de Infraestructura en transporte: Ferrocarriles Nacionales, Ruta del Sol Sectores I, II y III, mantenimiento Vías del Cesar y la construcción y modernización del Aeropuerto Hacaritama", convocado por los Representantes a la Cámara José Eliecer Salazar López y Diego Fernando Caicedo, la Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante la "ANI" o la "Agencia") da respuesta de acuerdo con la información suministrada por las Vicepresidencias Ejecutiva, de Gestión Contractual, de Estructuración y de Planeación Riesgos y Entorno a los cuestionarios dirigidos a la ANI, en los siguientes términos:

CUESTIONARIO PROCESO DE RECUPERACIÓN DE FERROCARRILES NACIONALES

"1. Teniendo en cuenta que la ley de presupuesto para los años 2021, 2022 y 2023 ha destinado presupuesto para la Agencia Nacional de Infraestructura 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:

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

A continuación, presentamos la relación de las actividades del Plan de Acción del modo férreo con los compromisos presupuestales para la vigencia 2021:



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20235000281071**
20235000281071
Fecha: **09-08-2023**



Documento firmado digitalmente



RELACIÓN RECURSOS EJECUTADOS RED FÉRREA 2021			
ACTIVIDADES	CONTRATO	CORREDOR	COMPROMISO
C-2404-0600-2-0-2404047-02 Adquisición De Bienes Y Servicios - Vía Férrea Concesionada - Rehabilitación Construcción Y Mantenimiento De La Red Férrea A Nivel Nacional			\$ 8.719.419.035,48
Interventoría Red Férrea del Pacífico	VEJ-530-2021	Red Férrea del Pacífico	\$ 2.413.742.859,00
Prorrogar interventoría de Red Férrea del Pacífico	VEJ-518- 2019	Red Férrea del Pacífico	\$ 922.784.300,48
Interventoría Red Férrea del Pacífico	VEJ-518- 2019	Red Férrea del Pacífico	\$ 1.582.118.179,00
Interventoría Red Férrea Atlántico	VEJ-519-2019	Red Férrea del Atlántico	\$ 3.800.773.697,00
C-2404-0600-2-0-2404020-02 Adquisición De Bienes Y Servicios - Vía Férrea Mantenido -Rehabilitación Construcción Y Mantenimiento De La Red Férrea A Nivel Nacional			\$ 80.892.704.276,02
Contratos corredores férreos Bogotá - Belencito y La Dorada - Chiriguana	LP-VE-001-2019	Red Férrea Central	\$ 13.948.290.102,00
Interventoría Contrato corredores férreos Bogotá - Belencito y La Dorada - Chiriguana	VE-494-2019	Red Férrea Central	\$ 1.316.083.274,00
Contrato interadministrativo Findeter Bogotá – Belencito	VEJ-VE-477-2021	Red Férrea Central	\$ 17.062.265.815,00
Contrato interadministrativo Findeter La Dorada - Chiriguana	VEJ-VE-503-2021	Red Férrea Central	\$ 1.069.290.433,00
Contrato para la administración del corredor La Dorada - Chiriguana	VE-508-2021	Red Férrea Central	\$ 46.064.659.195,00
Interventoría al Contrato para la administración del corredor La Dorada - Chiriguana	VE-525-2021	Red Férrea Central	\$ 1.000.000.000,00
Convenio Interadministrativo FDN	VE 24 DE 2017	Red Férrea Central	\$ 432.000.000,00
Gastos Financieros	Gastos Financieros	Modo Férreo	\$ 115.457,02
TOTAL			\$ 89.612.123.311,50

A continuación, presentamos la relación de las actividades en el Plan de Acción del modo férreo con los compromisos presupuestales para la vigencia 2022:

RELACIÓN RECURSOS EJECUTADOS RED FÉRREA 2022			
ACTIVIDADES	CONTRATO	CORREDOR	COMPROMISO
C-2404-0600-2-0-2404047-02 Adquisición De Bienes Y Servicios - Vía Férrea Concesionada - Rehabilitación Construcción Y Mantenimiento De La Red Férrea A Nivel Nacional			\$ 7.319.310.588,00
Realizar todas las actividades de supervisión y control al Contrato de Concesión y Reasentamientos, para garantizar su correcta ejecución	VEJ-519-2019	Red Férrea del Atlántico	\$ 3.644.385.145,00
Ejecutar la interventoría de la Red Férrea del Pacífico	VEJ-530-2021	Red Férrea del Pacífico	\$ 3.674.925.443,00
C-2404-0600-2-0-2404020-02 Adquisición De Bienes Y Servicios - Vía Férrea Mantenido -Rehabilitación Construcción Y Mantenimiento De La Red Férrea A Nivel Nacional			\$ 66.273.644.879,65
Ejecutar mantenimiento, conservación, operación, administración y vigilancia corredor férreo La Dorada-Chiriguana	VE-508-2021	Red Férrea Central	\$ 31.547.093.568,00
Ejecutar las actividades de supervisión y control al Contrato VE-508-2021 para garantizar su correcta ejecución	VE-525-2021	Red Férrea Central	\$ 3.460.294.745,62
Ejecutar nuevo Contrato corredor férreos Bogotá-Belencito	VGC-498-2022	Red Férrea Central	\$ 22.959.966.117,00
Contratación y ejecución de la nueva Interventoría corredor férreo Bogotá-Belencito	VE-504-2022	Red Férrea Central	\$ 2.333.128.875,00
Adición y prórroga al plazo de ejecución del Contrato Interadministrativo No. VEJ-VE-477-2021, suscrito con FINDETER	VEJ-VE-477-2021	Red Férrea Central	\$ 5.973.139.370,00
Gastos Financieros	Gastos Financieros	Modo Férreo	\$ 22.204,03
TOTAL			\$ 73.592.955.467,65

Finalmente, a continuación, se encuentra la relación de las actividades en el Plan de Acción del modo férreo con las apropiaciones y compromisos presupuestales para la vigencia 2023:

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20235000281071**
20235000281071
Fecha: **09-08-2023**



Documento firmado digitalmente



RELACIÓN RECURSOS APROPIADOS Y EJECUTADOS RED FÉRREA 2023				
ACTIVIDADES	CONTRATO	CORREDOR	APROPIACIÓN	COMPROMISO***
C-2404-0600-2-0-2404047-02 Adquisición De Bienes Y Servicios - Vía Férrea Concesionada - Rehabilitación Construcción Y Mantenimiento De La Red Férrea A Nivel Nacional			\$ 16.125.251.342,00	\$ 2.178.980.934,00
Ejecutar las actividades de administración, vigilancia, mantenimiento rutinario, mejoramiento de edificaciones que hace parte del corredor de la Red Férrea del Pacífico incluye el diagnostico al material rodante.	Por contratar	Red Férrea del Pacífico	\$ 9.828.175.085,07	0
Interventoría a Red Férrea del Pacífico.	Por contratar	Red Férrea del Pacífico	\$ 1.200.000.000,00	0
Supervisión y control al Contrato de Concesión Red Férrea del Atlántico y Reasentamientos	VEJ-519-2019	Red Férrea del Atlántico	\$ 2.178.980.934,00	\$ 2.178.980.934,00
Supervisión y control al Contrato de Concesión Red Férrea del Atlántico	Por contratar	Red Férrea del Atlántico	\$ 1.964.527.852,93	0
Contratar la Implementación de un Reasentamiento Poblacional o facilitar un convenio Interadministrativo para su realización.	Por contratar	Red Férrea del Atlántico	\$ 500.000.000,00	0
Realizar actividades de saneamiento predial	Por contratar	Red Férrea del Atlántico	\$ 200.000.000,00	0
Pagos por reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad		Red Férrea del Atlántico	\$ 253.567.470,00	0
C-2404-0600-2-0-2404020-02 Adquisición De Bienes Y Servicios - Vía Férrea Mantenido -Rehabilitación Construcción Y Mantenimiento De La Red Férrea A Nivel Nacional			\$ 328.471.209.371,00	\$ 77.976.836.202,83
Corredor férreo La Dorada - Chiriguana	VE-508-2021	Red Férrea Central	\$ 20.698.149.728,00	\$ 20.698.149.728,00
Interventoría corredor férreo La Dorada - Chiriguana	VE-525-2021	Red Férrea Central	\$ 2.717.290.759,00	\$ 2.547.460.092,00
Corredor férreo La Dorada - Chiriguana *	VE-639-2023	Red Férrea Central	\$ 27.753.014.166,00	
Interventoría corredor férreo La Dorada - Chiriguana **	Por contratar	Red Férrea Central	\$ 2.443.401.768,00	
Contrato corredor férreo Bogotá - Belencito	VGC-498-2022	Red Férrea Central	\$ 2.284.711.304,00	\$ 2.284.596.736,83
Contrato corredor férreo Bogotá - Belencito ****		Red Férrea Central	\$ 220.000.000.000,00	
Interventoría corredor férreo Bogotá-Belencito	VE-504-2022	Red Férrea Central	\$ 303.003.750,00	\$ 303.003.750,00
Fondeo patrimonio autónomo contrato	VE-629-2022	Red Férrea Central	\$ 52.143.625.896,00	\$ 52.143.625.896,00
Gestión predial y recuperación de los corredores Férreos		Red Férrea Central	\$ 128.012.000,00	
TOTAL			\$ 344.596.460.713,00	\$ 80.155.817.136,83
* Nuevo Contrato de Obra No VE-639-2023 ** Resolución No. 20237030009635 Por la cual se adjudica el Concurso de Méritos Abierto No. VJ-VGCON-CM-004 -2023 *** Corresponde a los recursos comprometidos con corte al 31 de julio de 2023. **** Adición presupuestal 2023				

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

Actualmente la red férrea concesionada, a cargo de la ANI, corresponde a los siguientes proyectos:

- i) Concesión Red Férrea del Atlántico
- ii) Concesión Red Férrea del Pacífico (liquidado)

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

Concesión Red Férrea del Atlántico:

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

Como hito importante, se resalta que mediante el Otrosí No. 12 del 2006, se realizó una importante modificación al contrato, estableciendo la desafectación de los Tramos Bogotá - Belencito, La Caro - 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 724 y el Puerto de Santa Marta PK 969 en una longitud origen - destino de 245 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 2022 se movilizaron 30.655.002 toneladas de carbón y en lo que va corrido del 2023, con corte al 31 de Julio, se han movilizado 18.486.413,83 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. 7.

Concesión Red Férrea del Pacífico:

La concesión de la Red Férrea del Pacífico, bajo el Contrato 09-CONP-98 del 18 de diciembre de 1998, fue recibida por la ANI, con dos empresas presentes en el contrato; tras la cesión total del contrato de concesión ocurrida el 10 de julio del 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 - Zaragoza 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 (en Liquidación Judicial), conservó la calidad de fideicomitente y la obligación de terminar las actividades del Plan de Obras de Rehabilitación y Reconstrucción en el tramo Zaragoza - La Felisa, incluyendo la obligación de construcción de dos variantes férreas a los centros poblados de Zaragoza y Caimalito.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

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) El no mantenimiento y conservación de la infraestructura entregada en concesión y, c) El no mantenimiento de los equipos férreos. Una vez surtida la etapa de revisión de inventarios, la Agencia Nacional de Infraestructura declara la liquidación del contrato 09-CONP-98 de manera unilateral mediante la Resolución No. 20223070021395 de fecha 23 de diciembre de 2022, la cual es confirmada mediante la Resolución 20233070002345 de fecha 28 de febrero de 2023.

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, esa sociedad adelantó la construcción del tramo de vía férrea entre el centro poblado de Zaragoza Km337+610 (Cartago - Valle del Cauca) y el km Km369+396, 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. 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.

Teniendo en cuenta que, el 6 de mayo de 2022 finalizó el plazo para el cumplimiento del Acuerdo Conciliatorio y que la Sociedad Tren de Occidente S.A. incumplió con lo pactado en dicho acuerdo, desde la Agencia se culminó la labor diligenciar los inventarios de reversión de la infraestructura férrea del tramo Zaragoza – la Felisa, adelantándose en la actualidad, al Interior de la ANI, desde las diferentes áreas del equipo de seguimiento, los trámites necesarios para lograr la liquidación de dicho acuerdo.

Por último, se precisa que el 26 de mayo de 2023, en el marco de la audiencia de Incumplimiento del Acuerdo de Reorganización de la Sociedad Tren de Occidente S.A., el juez concursal ordenó la liquidación judicial de la sociedad, teniendo en cuenta la imposibilidad de Tren de Occidente S.A., de atender las obligaciones establecidas en el acuerdo de reorganización y sus gastos de administración.

Sistema Ferroviario Central - Obra Pública RFC

No obstante, en virtud del artículo 4° del Decreto 4165 en el que se establece: “(...) 19. 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)”, la Agencia también tiene su cargo los corredores férreos Bogotá - Belencito y La Dorada - Chiriguaná, los cuales son administrados a través de los siguientes contratos de obra:

Corredor Bogotá - Belencito. En el marco del contrato interadministrativo VE-629-2022, suscrito entre la ANI y FINDETER, este último firmó el contrato derivado PAF-ANI-O-118-2022-01 con el CONSORCIO CTSA – INGERAL, cuyo objeto corresponde a: ADMINISTRACIÓN, VIGILANCIA, CONTROL DE TRÁFICO, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA FÉRREA ENTREGADA DEL CORREDOR BOGOTÁ - BELENCITO, EL RAMAL LA CARO – ZIPAQUIRÁ Y EL TRAMO BOGOTÁ – FACATATIVÁ y el contrato derivado PAF-ANI-I-196-2022-01

Agencia Nacional de Infraestructura

Dirección: Calle 24A # 59 - 42, Bogotá D.C., Colombia

Conmutador: (+57) 601 484 88 60

Línea Gratuita: (+57) 01 8000 410151



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

con el CONSORCIO FÉRREO CBC 196, cuyo objeto corresponde a: INTERVENTORÍA INTEGRAL (TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, CONTABLE, AMBIENTAL, SOCIAL Y JURÍDICA) PARA LA ADMINISTRACIÓN, VIGILANCIA, CONTROL DE TRÁFICO, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA FÉRREA ENTREGADA DEL CORREDOR BOGOTÁ - BELENCITO, EL RAMAL LA CARO – ZIPAQUIRÁ Y EL TRAMO BOGOTÁ – FACATATIVÁ

Corredor La Dorada - Chiriguaná. La ANI suscribió el contrato VE- 508-2021 con el Consorcio San Felipe, cuyo objeto corresponde a: *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.* Contrato el cual culmina el próximo 15 de agosto de 2023.

Por lo anterior, y con el fin de garantizar la continuidad de la operación en el corredor férreo la ANI suscribió el contrato No. VE-639-2023 el pasado 27 de julio de 2023, cuyo objeto “*EL CONTRATISTA SE OBLIGA CON LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA A 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.*”. El cual se tiene previsto que se dé como fecha de inicio el 16 de agosto de 2023.

“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, informamos que el 11 de agosto de 2020 la Superintendencia de Transporte ordenó a la Superintendencia de Sociedades la Liquidación de la Sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., adicionalmente la misma Superintendencia el 26 de mayo de 2023, ordenó la liquidación judicial de la Sociedad Tren de Occidente S.A.S. Por lo anterior corresponde a dichas sociedades, garantizar la vigilancia sobre los bienes que se encuentran dentro de la masa de activos en cada proceso de liquidación.

Ahora bien, previendo que el juez concursal ordene la exclusión de los bienes revertirles propiedad de la Nación en cada proceso de liquidación judicial, desde la Agencia se está adelantando las actividades necesarias para contratar el servicio de vigilancia para el cuidado de la infraestructura férrea, incluidos los bienes del estado como estaciones, material de vía y equipo rodante, una vez se efectuó la exclusión y devolución de los bienes estatales ubicados en el corredor.

Respecto del Sistema Ferroviario Central - Obra Pública RFC, la ANI ha logrado iniciar operaciones comerciales de carga a lo largo de los corredores Bogotá - Belencito y La Dorada - Chiriguaná - Santa Marta, reactivando las operaciones de carga diferente al carbón. A partir del segundo semestre de 2018 y con corte al 30 de Julio de 2023 se tienen las siguientes estadísticas:



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

En el corredor Bogotá - Belencito se movilizaron más de 184.547 toneladas y en el corredor La Dorada - Chiriguana se movilizaron más de 311.400 toneladas en el mismo periodo de tiempo, en productos como cemento en saco, acero, materia prima para la industria de papel, productos agrícolas, entre otros, contemplando que desde el segundo semestre del 2022 y 2023 se ha movilizanddo carbón en el corredor La Dorada Chiriguana.

En el marco del Contrato Interadministrativo No. VE-629-2022, suscrito con la Financiera de Desarrollo Territorial - FINDETER, se adjudicó el contrato derivado de obra No. PAF-ANI-O-118-2022-01 para la administración, vigilancia, control de tráfico, operación y mantenimiento de la infraestructura férrea entregada del corredor Bogotá - Belencito, el ramal La Caro – Zipaquirá y el tramo Bogotá – Facatativá. En desarrollo del contrato anteriormente mencionado, se reanudó la operación de pasajeros por parte de la empresa TURISTREN en el corredor Bogotá - Zipaquirá.

Por otra parte, con el propósito de continuar el Plan de Reactivación trazado por la Entidad, con relación al corredor férreo La Dorada - Chiriguana, se suscribió el contrato No. VE-508-2021 cuyo objeto es: *“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”*. La fecha actual de terminación es el 15 de agosto de 2023.

En lo referente al proyecto Red Férrea del Atlántico, tal como se mencionó en el desarrollo del punto No. 2, actualmente el Contrato de concesión 09-CONP-98 a cargo del concesionario FENOCO S.A. no tiene dentro de su alcance la recuperación de tramos de vía férrea, limitándose a actividades de mantenimiento y conservación del corredor, vigilancia, control de tráfico, explotación y operación. Con respecto a la obligación de construcción de la segunda línea, se explica la situación actual en la respuesta al Punto No. 7.

“4. Sírvase relacionar e indicar el estado actual de las actividades que fueron previstas en el plan de acción durante los años 2021, 2022 y las que se programaron para el año 2023.”

Se precisa que, para este numeral, la carpeta denominada “Modo Férreo” subcarpeta denominada “Anexo punto 4” contiene archivo en Excel denominado “Compromisos presupuestales 2021-2022-2023” con la información del estado actual de las actividades que fueron previstas en el plan de acción de los años 2021, 2022 y 2023.

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

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

Es importante tener presente que el borrador de acto administrativo fue socializado con el Ministerio de Transporte y para su revisión y ajustes se han venido realizando diversas Mesas de Trabajo entre la ANI y esta cartera ministerial. Actualmente, desde la ANI se espera la convocatoria del Ministerio de Transporte para continuar con el análisis y trámite de este acto administrativo.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

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

La ANI, en el estricto cumplimiento de su función de administración y operación, consagradas en el Decreto 4165 de 2011, Artículo 4º, numeral 19¹, desde el 2013 ha administrado temporalmente los corredores férreos desafectados del contrato de concesión O-ATLA-0-99, La Dorada - Chiriguaná y Bogotá - Belencito; estos corredores férreos a la fecha han recuperado las condiciones de operación segura y confiable, entendiéndose que se encuentran habilitados.

En el marco del Contrato Interadministrativo No. VE-629-2022, suscrito con la Financiera de Desarrollo Territorial (FINDETER), se adjudicó el contrato derivado de obra No. PAF-ANI-O-118-2022-01 para la administración, vigilancia, control de tráfico, operación y mantenimiento de la infraestructura férrea entregada del corredor Bogotá - Belencito, el ramal La Caro – Zipaquirá y el tramo Bogotá – Facatativá, y el contrato derivado de interventoría No. PAF-ANI-I-196-2022-01 cuyo objeto es: Interventoría Integral (Técnica, Administrativa, Financiera, Contable, Ambiental, Social Y Jurídica) para la administración, vigilancia, control de tráfico, operación y mantenimiento de la infraestructura férrea entregada del Corredor Bogotá - Belencito, el Ramal La Caro – Zipaquirá y el Tramo Bogotá – Facatativá.

Como antecedente, es necesario indicar que el Plan Maestro de Transporte Intermodal 2015 - 2025 (PMTI) 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.

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

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

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

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

A continuación, se presentan los resultados de la priorización de los corredores férreos a partir de la evaluación multicriterio.

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



GTEC



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

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

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

Sumado a lo anterior, por parte de la Empresa Férrea Regional de la Gobernación de Cundinamarca se ejecutan dos contratos para el desarrollo de dos proyectos férreos regionales de pasajeros, Regiotram de Occidente y Regiotram del Norte, proyectos estructurados para la movilización de pasajeros desde los municipios hacia la capital del país.

A la fecha, el proyecto Regiotram de Occidente, sobre el tramo Facatativá – Bogotá, se encuentra adjudicado y el proyecto Regiotram del Norte, sobre el tramo Bogotá – Zipaquirá, se encuentra en etapa de estructuración a nivel de factibilidad por parte del ente territorial, para ser presentado a la Nación ante una posible cofinanciación.

Teniendo en cuenta que la ANI adelanta el proceso de estructuración de la APP sobre el corredor férreo La Dorada – Chiriguana y la estructuración a nivel de prefactibilidad para la conexión entre la red férrea del pacifico y el Corredor Férreo Central (La Dorada – Chiriguana), y considerando la importancia que tiene el corredor férreo Bogotá – Belencito y la necesidad de conectar a la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca con el Corredor Férreo Central, la ANI adelanta la contratación del concurso de méritos abierto VJ-VE-CM-003-2023 que tiene por objeto realizar la “Consultoría especializada para la estructuración integral a nivel de prefactibilidad (técnica, económica, financiera, jurídica, predial, social, ambiental y de riesgos) de la conexión férrea entre la región metropolitana Bogotá - Cundinamarca y el Corredor Férreo Central”, en un plazo de ejecución de 12 meses y por un valor total de \$19.267.443.223 M/CTE.

El 12 de mayo se realizó la publicación del proyecto de pliego de condiciones, el 16 de junio se publicaron los pliegos de condiciones definitivos, el 11 de julio se recibieron 11 ofertas de los proponentes interesados, actualmente la ANI adelanta la evaluación de las 11 ofertas y se estima que a inicios de agosto se realice la expedición del acto de adjudicación, para estar iniciando el estudio de consultoría integral a nivel de prefactibilidad a mediados de agosto de 2023.

El estudio a nivel de prefactibilidad tiene como alcance realizar la identificación, análisis y evaluación de mínimo tres (3) alternativas, considerando como primera alternativa (Alternativa 1) el corredor férreo existente entre Bogotá y Belencito. De las alternativas analizadas se seleccionará a través de un análisis multicriterio la alternativa optima que responda a las necesidades técnicas, jurídicas y financieras para conectar eficientemente y bajo el precepto del mejor costo – beneficio a la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca y el Corredor Férreo Central (La Dorada – Chiriguana).

Se espera que, una vez se tengan los resultados del estudio a nivel de prefactibilidad de la alternativa seleccionada en agosto de 2024, se avance con la estructuración a nivel de factibilidad de dicha alternativa, etapa que tendrá una duración entre 12 y 18 meses, finalmente se estima adjudicar la APP de la conexión férrea entre Bogotá Región y el Corredor Férreo Central, considerando el actual corredor férreo Bogotá – Belencito a finales de 2025.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

“7. 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 Feliciana	13.03

Ahora bien, con relación al estado actual de la construcción de los 25,68 km pendientes por construir en la segunda línea férrea, nos permitimos informar que 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 ni por la ANI. Sobre esta situación se han venido cruzando diversas comunicaciones en donde la ANI y el Concesionario FENOCO S.A. han presentado sus argumentos, sin lograr un consenso al respecto.

Ante esta circunstancia, mediante radicado ANI No. 20223070035761 del 14 de febrero de 2022, la ANI solicitó al concesionario Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. un Plan para el Restablecimiento del cumplimiento del contrato en lo relacionado con la realización de las actividades ambientales previas a la construcción de los tramos pendientes de la segunda línea. Lo anterior se llevó a cabo teniendo en cuenta que el Consorcio Férreo PAA interventoría del proyecto de concesión, se pronunció mediante comunicación PAA-055-2022 radicado ANI No. 20224090339542 del 24 de marzo de 2022, reiterando lo manifestado en las comunicaciones PAA-153-2020 radicado ANI No. 2020490669782 del 23 de julio de 2020 y PAA-111-2021 radicado ANI No. 20214091204112 de fecha 14 de octubre de 2021, señalando que es una obligación de FENOCO la terminación de la segunda línea, para lo cual debe efectuar las actividades y gestiones ambientales previas y recomendó solicitar a FENOCO S.A., el Plan de Restablecimiento de las obligaciones de conformidad con lo establecido en la Cláusula 99.5 del Contrato de Concesión.

En respuesta al requerimiento de presentar el Plan de Restablecimiento, FENOCO mediante comunicación FNC-0152-2022 con radicado ANI No. 20224090254722 del 04 de marzo de 2022, manifestó su desacuerdo con los argumentos de la ANI y concluyó, indicando que ha cumplido con las obligaciones contractuales a su cargo.

De acuerdo con la respuesta del Concesionario, a través de comunicación con radicado ANI No. 20223070300211 del 23 de septiembre de 2022, la ANI informó al Concesionario, con copia a la Aseguradora, que en cumplimiento de lo previsto en la Cláusula 104 del Contrato de Concesión No. O-ATLA-0-99, le otorga un término máximo de quince (15) días calendario siguientes al recibo de la comunicación, para que inicie los trámites ambientales correspondientes y presente ante la autoridad ambiental que corresponda, la solicitud de los permisos y/o licencias necesarios para dar inicio a la construcción de la segunda línea; asimismo, para que presente el cronograma en el que indique las actividades, trabajos y trámites a realizar, con la relación clara y precisa de los tiempos



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

de ejecución de cada actividad. Lo anterior, con el propósito de dar cumplimiento a la obligación contractual a su cargo de construir la segunda línea férrea, ya sea paralela o mediante variantes.

Por su parte, a través de la comunicación FNC-0501-2022 con radicado ANI No. 20224091153442 del 12 de octubre de 2022, el Concesionario Ferrocarriles del Norte de Colombia – FENOCO S.A. dio respuesta a la solicitud del plan de Restablecimiento requerido por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, manifestando entre otros aspectos, lo siguiente:

“(…) En subsidio de lo anterior, teniendo en cuenta lo acordado en la reunión sostenida entre Fenoco y la ANI el lunes 26 de septiembre de 2022 y lo manifestado en la comunicación No. FNC-0477-2022, solicito la suspensión del procedimiento administrativo hasta tanto se adelanten las mesas de trabajo con el objetivo de analizar, discutir y llegar a acuerdos sobre los temas identificados en la referida comunicación y, en caso de no llegar a un acuerdo, hasta tanto un tribunal arbitral resuelva las diferencias entre las partes (…)”.
Subrayado y resaltado fuera del texto original.

De acuerdo con lo señalado por el Concesionario, mediante radicado ANI No. 20223070348901 del 01 de noviembre de 2022, la ANI manifestó al Concesionario la voluntad de adelantar las mesas de trabajo, precisando que, de no lograrse acuerdo en el plazo definido, las partes podrán continuar con el procedimiento establecido en el contrato para ello, que, para el caso corresponde al Amigable Compondedor o Tribunal de Arbitramento.

El 17 de enero de 2023, se llevó a cabo la reunión inicial donde se expuso la necesidad de realizar las mesas de trabajo relativas a la construcción de segunda línea faltante, para lo cual las partes acordaron redactar un Memorando de Entendimiento (MDE) en donde se establezcan los lineamientos para la realización de dichas mesas de trabajo.

Una vez acordados los términos del memorando de entendimiento, el día 25 de julio de 2023 se llevó a cabo la primera mesa de trabajo donde el concesionario presentó los argumentos por los cuales considera que ya cumplió con la obligación de construir la segunda línea, que, en concordancia con lo antes mencionado anteriormente, están referidos al cumplimiento de la capacidad y de las inversiones.

Siguiendo el cronograma acordado, el 08 de agosto de 2023 se realizará la segunda mesa de trabajo, en la que la ANI expondrá las razones por las que considera que el concesionario tiene la obligación de construir la parte restante de segunda línea.

“8. 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?”

La Sociedad Tren de Occidente S.A. logró una ejecución del 21.13% hasta el 6 de mayo de 2022, con la construcción de 2.7 km Variante Caimalito, la rehabilitación de 12.9 km Tramo entre Variantes, quedando pendiente la construcción de 16 km de la Variante de Cartago.

Finalizado el Acuerdo Conciliatorio, actualmente se adelantan las gestiones tendientes a realizar la reversión y liquidación de dicho Acuerdo Conciliatorio. Cabe mencionar que, la Superintendencia de Sociedades adelanta la liquidación Judicial de las sociedades Ferrocarril del Pacífico S.A.S. y la sociedad Tren de Occidente S.A., quienes fueran Concesionario del Corredor Férreo del Pacífico, de acuerdo con el Contrato de Concesión No. 09-CONP-98.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

En virtud de lo anterior, los bienes propiedad de la nación que se encontraban en su momento a cargo de dichas sociedades, quedaron afectos a las liquidaciones judiciales mencionadas. Por lo anterior, hasta tanto no se desafecten los bienes propiedad de la nación dentro de la masa de activos a liquidar, y se adelante la exclusión y devolución de dichos bienes, la Agencia no puede intervenir de ninguna forma esta infraestructura, incluido la Contratación de la Vigilancia requerida en el corredor, la cual, en todo caso, corresponde a una obligación que debe ser garantizada por el liquidador judicial de cada sociedad.

“9. 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”

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

El convenio se estructuró a partir de tres etapas, así:

1. Etapa 1, cuyo objeto fue realizar el análisis de demanda con el fin de determinar la viabilidad de efectuar la estructuración de proyectos férreos del país. En esta etapa se realizó, a nivel de prefactibilidad, una evaluación de los tres corredores priorizados en el Plan Maestro de Transporte Intermodal, para lo cual se estructuró una matriz multicriterio con el propósito de identificar cuál debía ser el orden de la prioridad de la inversión pública, arrojando el siguiente resultado:
 - a. Prioridad 1. Dorada Chiriguaná
 - b. Prioridad 2. Red Férrea del Pacífico
 - c. Prioridad 3. Bogotá Belencito
2. Etapa 2, consistente en la estructuración técnica, legal y financiera a nivel de factibilidad del corredor férreo priorizado en primer lugar en la etapa anterior, es decir, el corredor de La Dorada – Chiriguaná. Esta Etapa se encuentra en fase final de aprobación de valoración de obligaciones contingentes y no objeción de condiciones financieras ante la Dirección de Crédito Público y del Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y aprobaciones ante otras entidades del gobierno nacional, como requisito previo al inicio del proceso de selección.
3. Etapa 3, la cual consiste en el acompañamiento del estructurador al proceso de selección.

Al momento de elaboración de este documento, el proyecto recibió aprobación de la asignación de riesgos por parte del Ministerio de Transporte y se encuentra en proceso de revisión para obtener los conceptos favorables a retribución por unidades funcionales por la misma entidad. Adicionalmente, se encuentra en revisión de condiciones financieras y valoración de obligaciones



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

contingentes por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Así mismo, se encuentra en preparación el concepto favorable sobre la utilización del esquema de Asociación Público-Privada que expide el Departamento Nacional de Planeación. Se espera que estas aprobaciones y conceptos se obtengan en el segundo semestre de 2023.

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

Mientras se obtienen las aprobaciones de las entidades, y teniendo en cuenta el avance de la estructuración técnica, jurídica y financiera, la ANI publicará los prepliegos del proceso de licitación el 3 de agosto de 2023, con el fin de dar a conocer al mercado las condiciones y especificaciones del proyecto y así recibir comentarios de los potenciales interesados. Se tiene previsto que el proceso sea adjudicado a finales del primer semestre de 2024.

Ahora bien, es conveniente señalar que actualmente la ANI tiene adjudicado un contrato de obra pública para la conservación, mantenimiento y vigilancia del corredor férreo La Dorada - Chiriguana, el cual tiene un plazo de 12 meses y un inicio previsto en agosto 2023.

CUESTIONARIO RUTA DEL SOL SECTORES II Y III

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

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

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

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

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

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)

Agencia Nacional de Infraestructura

Dirección: Calle 24A # 59 - 42, Bogotá D.C., Colombia

Conmutador: (+57) 601 484 88 60

Línea Gratuita: (+57) 01 8000 410151



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

Saldo total fideicomiso RDS2	\$188.214
---------------------------------	-----------

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

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

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

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



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

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

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

Como se desprende de la lectura del aparte del Laudo Arbitral transcrito, el reconocimiento que se les hizo a los terceros de buena fe, fue de **DOSCIENTOS ONCE MIL DOSCIENTOS SETENTA Y TRES MILLONES CUATROCIENTOS CINCO MIL QUINIENTOS SESENTA Y UN PESOS (COP\$211.273.405.561)**, y la ANI debió pagar el saldo faltante que resultó 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 resultó después de restar el pago realizado por la Sociedad Fiduciaria Corficolombiana S.A. y el 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).



Para contestar cite:
 Radicado ANI No.: **20235000281071**
 20235000281071
 Fecha: **09-08-2023**

Actualmente ya está adjudicado Troncal del Magdalena Corredor C1 y Troncal del Magdalena Corredor C2, que se detallan más adelante.

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

- 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, inicialmente se precisan 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 Ruta del Sol Sector 3, incluidas las vigencias pagadas con corte mayo de 2023, 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 mayo de 2023	\$1.720.038
Porcentaje VPIT* generado a mayo de 2023	82,70%
*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). Plazo actualmente vigente.

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

AÑO	APORTE CONTRACTUAL MILLONES DE PESOS DE DIC 2008	MILLONES DE PESOS CORRIENTES
2012	\$ 280.000	\$ 312.816
2013	\$ 290.000	\$ 329.672
2014	\$ -	\$ -
2015	\$ 220.000	\$ 276.150



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

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	\$	124.582	\$	197.403
2022	\$	418	\$	667
2022	\$	111.358	\$	198.562
TOTAL	\$	1.941.358	\$	2.730.165

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

AÑO	APORTE CONTRACTUAL MILLONES DE PESOS DE DIC 2008
2022	\$ 13.642
2023	\$ 125.000
2024	\$ 125.000
2025	\$ 126.667
TOTAL	\$ 390.309

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

Cuenta Crédito	Fecha	Valor en euros	Valor en dólares	Valor en Pesos
CRÉDITO SINDICADO		-	-	\$ 450.000.000.001,00
GMF Helm Bank		-	-	-\$ 80.699.014,00
Valor Crédito Sindicado		-	-	\$ 449.919.300.987,00
PRIMER CRÉDITO SOCIOS - WEBUILD Desembolso 1	6-jul-21	EUR 11.000.000,00	USD 13.002.750,00	\$ 49.058.033.209,00
PRIMER CRÉDITO SOCIOS - WEBUILD Desembolso 2	16-sep-21	EUR 22.000.000,00	USD 25.832.400,00	\$ 98.421.444.000,00
PRIMER CRÉDITO SOCIOS - WEBUILD Desembolso 3	29-nov-21	EUR 11.000.000,00	USD 12.358.439,69	\$ 49.298.056.500,00
PRIMER CRÉDITO SOCIOS - WEBUILD Desembolso 4	18-mar-22	EUR 17.000.000,00	USD 18.706.800,00	\$ 71.104.546.800,00
PRIMER CRÉDITO SOCIOS - WEBUILD Desembolso 5	23-may-22	EUR 20.000.000,00	USD 21.296.000,00	\$ 83.693.280.000,00
PRIMER CRÉDITO SOCIOS - WEBUILD Desembolso 6	1-jul-22	EUR 19.000.000,00	USD 19.706.800,00	\$ 82.571.492.000,00
Valor Crédito acordado en el Otrosí 10		EUR 100.000.000,00	USD 110.903.189,69	\$ 434.146.852.509,00
SEGUNDO CRÉDITO SOCIOS - WEBUILD Desembolso 7	28-sep-22	EUR 5.000.000,00	USD 4.797.500,00	\$ 21.492.800.000,00



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

TERCER CRÉDITO SOCIOS - WEBUILD Desembolso 8	19-oct-22	EUR 5.000.000,00	USD 4.875.000,00	\$ 23.351.250.000,00
CUARTO CRÉDITO SOCIOS - WEBUILD Desembolso 1	29-nov-22	EUR 4.000.000,00	USD 4.128.000,00	\$ 19.814.400.000,00
CUARTO CRÉDITO SOCIOS - WEBUILD Desembolso 2	13-dic-22	EUR 11.000.000,00	USD 11.671.000,00	\$ 55.787.380.000,00
Valor nuevos créditos obtenidos por el Concesionario		EUR 25.000.000,00	USD 25.471.500,00	\$ 120.445.830.000,00
TOTAL		EUR 125.000.000,00	USD 136.374.689,69	\$ 1.004.511.983.496,00

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.

Recaudo: Con corte a 31 de mayo de 2023 el recaudo de peajes en pesos corrientes se describe a continuación:

Valor trasladado al Concesionario por concepto de Recaudo de Peajes desde el 1 de junio de 2011.	\$1.509.691
--	-------------

*Cifras en millones de pesos

	Recaudo Anual 2022	Promedio Mensual
Valencia	\$ 15.653	\$ 1.304
El Difícil	\$ 22.707	\$ 1.892
Puente Plato	\$ 18.663	\$ 1.555
La Loma	\$ 43.099	\$ 3.592
El Copey	\$ 40.952	\$ 3.413
Tucurínca	\$ 42.602	\$ 3.550
Total	\$ 183.676	\$ 15.306

*Cifras en millones de pesos corrientes

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 Vigencias Operativas Otrosí No. 10:

Agencia Nacional de Infraestructura

Dirección: Calle 24A # 59 - 42, Bogotá D.C., Colombia

Conmutador: (+57) 601 484 88 60

Línea Gratuita: (+57) 01 8000 410151

Página | 18



Para contestar cite:
 Radicado ANI No.: **20235000281071**
 20235000281071
 Fecha: **09-08-2023**

Traslados 10,52% desde vigencias operativas 03 mar 2020	52.841.185.318,00
Traslados 16,3862% desde vigencias operativas 12 feb 2021	60.301.126.292,00
Traslados 24,6866% desde vigencias operativas 14 ene 2022	106.044.195.352,00
Traslado saldo vigencias operativas año 2021	164.773.225,00
Total	219.351.280.187,00

Traslado de Hitos: Las inversiones que ha realizado la Nación por traslado de aportes ANI de la etapa Preoperativa, en ocasión al cumplimiento de Hitos según la Sección 13.04 del Contrato de Concesión No. 007 de 2010, son las siguientes:

Traslados Parciales y totales	VALOR TOTAL
Año 2014	12.453.496.983,87
Año 2015	12.941.500.645,16
Año 2016	149.112.213.725,36
Año 2017	136.795.988.164,00
Año 2020	43.407.110.427,61
Año 2021	129.371.236.870
Año 2022	175.065.891.144,00
Traslados hitos ene-2023	24.602.276.014,00
Total Traslados hasta enero de 2023	683.749.713.974,00

Traslado de rendimientos de Vigencias Futuras

TRASLADOS DE RENDIMIENTOS DE VIGENCIAS FUTURAS		
CUENTA DESTINO	VALOR	FECHA TRASLADO
Ejecución de obras - cláusula 15 - Otrosí No. 10 (70%)	361.269.670.652,76	31/05/20
Segundo Traslado Rendimientos (21 de febrero al 31 de diciembre de 2020) - Ejecución de obras	53.443.360.519,19	10/02/21
Tercer Traslado Rendimientos vigencias futuras 2021 - Ejecución de obras	37.333.248.181,45	13/01/2022
Cuarto Traslado Rendimientos vigencias futuras - Ejecución de obras	126.558.057.018,22	20//02/2023
Total traslado rendimientos por vigencia al Concesionario con corte a mayo de 2023	\$ 581.604.336.371,62	-

- a. **“Presentar un informe completo que responda ¿Cómo ha sido la ejecución de los recursos asignados al Instituto Nacional de Vías - INVIAS, para mantenimiento de la Ruta del Sol II? ¿Cómo avanza dicha Inversión o indicar si ya fue terminado”**



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

En atención a las medidas cautelares decretadas por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca el día 14 de septiembre de 2017, en el marco de la Acción Popular Rad 2017-00083, la Agencia a través del radicado de salida No. 20177010312691 de fecha 26 de septiembre de 2017, le comunicó a la Concesionaria Ruta del Sol Sector S.A.S. que contaba con un término de quince (15) días hábiles improrrogable para revertir y hacer entrega a la ANI de toda la infraestructura y bienes afectos al Contrato de Concesión No. 001 de 2010. En ese sentido, la entrega de la infraestructura vial y los bienes destinados al Contrato de Concesión en mención se realizó el 20 de octubre de 2017 al INVIAS.

En todo caso, a partir del 1 de diciembre de 2021 la infraestructura está a cargo nuevamente de la Agencia, a través de los proyectos Troncal del Magdalena corredor C1 y Troncal del Magdalena corredor C2, los cuales se encuentran en ejecución en etapa pre operativa.

Por lo anterior, se remitió al INVIAS la comunicación No. 20235000100531, con el fin de que dé respuesta al requerimiento por ser de su competencia.

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

El contrato de consultoría No. 597 de 2017, suscrito entre la ANI y el Consorcio Estructurar 2017, se encuentra terminado y liquidado, con fecha de terminación del 16 de noviembre de 2021.

“3. Teniendo en cuenta que la Concesión Troncal del Magdalena 1 (Puerto Salgar- Cruce Barrancabermeja), fue adjudicada el 25 de mayo de 2022 a la Concesionaria ESTRUCTURA PLURAL AUTOPISTA MAGDALENA MEDIO, (integrada por KMA CONSTRUCCIONES SAS, con una participación correspondiente al 50% y ORTIZ CONSTRUCCIONES Y PROYECTOS S.A. con participación correspondiente al 50%), y se suscribió con la ANI el APP No. 002 de 2022, de manera atenta solicito presentar un informe en el que se indique el estado actual de este contrato e indicar de acuerdo al cronograma de actividades cual es la fecha programada de entrega de este corredor por tramos?”

4- Teniendo en cuenta que la Concesión Troncal del Magdalena 2 (Sabana de Torres – Curumani), fue adjudicada el 8 de junio de 2022 a la ESTRUCTURA PLURAL AUTOVÍA MAGDALENA MEDIO, (integrada por KMA CONSTRUCCIONES SAS, con una participación correspondiente al 50% y ORTIZ CONSTRUCCIONES Y PROYECTOS S.A. con participación correspondiente al 50%), y se suscribió con la ANI el contrato APP No. 003 de 2022, por un valor de \$3,640,401,125,347.00, con acta de inicio suscrita el 1 de diciembre de 2022, de manera atenta solicito presentar un informe en el que se indique el estado actual de este contrato e indicar de acuerdo al cronograma de actividades cual es la fecha programada de entrega de este corredor por tramos?” (sic)

Sea lo primero aclarar que el tramo vial quedó conformado por dos concesiones denominadas así: Troncal del Magdalena 1 comprendida entre Puerto Salgar (Cundinamarca) y Barrancabermeja (Santander) cuyo concesionario es Autopista Magdalena Medio SAS y Troncal del Magdalena II comprendida entre Sabana de Torres (Santander) y Curumani (Cesar) cuyo concesionario es Autopista del Rio Grande SAS.

En cuanto al estado actual de la obra de los corredores viales correspondientes a los proyectos Troncal Magdalena 1 y 2, es preciso indicar que, a partir del inicio de los Contratos de Concesión No.

Agencia Nacional de Infraestructura

Dirección: Calle 24A # 59 - 42, Bogotá D.C., Colombia

Conmutador: (+57) 601 484 88 60

Línea Gratuita: (+57) 01 8000 410151

Página | 20



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

002 y 003 de 2022², los concesionarios adelantan las intervenciones prioritarias requeridas en el corredor vial y la prestación de servicios a los usuarios de la vía con ambulancias, grúas y carro taller.

Los concesionarios cuentan con un plazo de 180 días para la puesta a punto de la Unidad Funcional Cero – UF0 -D, la cual se describe en la Parte Especial, Capítulo II, Tabla de Referencias a la Parte General del Contrato, Sección 1.206, que indica lo siguiente:

“(…) Unidad Funcional de Operación y Mantenimiento Definitiva “o “UFO-D”. Corresponde a una subdivisión de la Unidad Funcional de Operación y Mantenimiento establecida en la Parte General y está compuesta por los tramos transitables al inicio del Proyecto que no requieren intervenciones de Mejoramiento o Rehabilitación de conformidad con lo establecido en el Apéndice Técnico 1. Para estos tramos el Concesionario deberá cumplir, en un plazo máximo de ciento ochenta (180) días contados a partir de la Fecha de Inicio, con los Indicadores que se establecen en la Tabla – Indicadores Mínimos, del Apéndice Técnico 4. Adicionalmente, el Concesionario deberá efectuar, los trabajos necesarios (Puesta a Punto de Tramos UFO-D) para lograr que todos estos tramos cumplan los Valores Mínimos de Aceptación de los Indicadores incluidos en el Apéndice Técnico 4 (...).”

El avance en la ejecución de las actividades prioritarias de puesta a punto en la Unidad Funcional 0 (UF0), correspondientes a tapahuecos, sello de fisuras, señalización vial, entre otros dirigidos al cumplimiento de los indicadores mínimos, con corte a 31 de julio de 2023 se encuentran ejecutadas en un 100%.

La culminación de intervenciones prioritarias de la UF0 en Troncal del Magdalena 1, fue informada por el Concesionario Autopista Magdalena Medio SAS en comunicación ATMM-750-2023. En cuanto a la culminación del mantenimiento prioritario en lo que respecta a la Troncal Magdalena II, fueron finalizadas el 6 de julio de 2023, tal como consta en comunicado con radicado No. 20234090744452 y la solicitud del cese de periodo de cura para esta actividad que se dio el 17 de julio de 2023 conforme a comunicado con radicado 20234090799632.

Así las cosas, los contratos están en Etapa Pre Operativa, Fase de Pre-Construcción.

A partir del Acta de Inicio de los contratos, se tienen doce (12) meses para desarrollar la Fase de Preconstrucción y cuarenta y siete (47) meses la Fase de Construcción, donde los Concesionarios adelantarán los Estudios de Detalle y Estudios de Trazado y Diseño Geométrico para realizar las intervenciones definidas en el Apéndice Técnico 1, dentro de los cuales se contempla la intervención inicial al corredor vial para llevarlo al cumplimiento de los indicadores de operación establecidos en el contrato de concesión, igualmente adelantar la operación y mantenimiento de todo el corredor vial concesionado.

Conforme a lo contemplado en los Contratos de Concesión 002 y 003 de 2022, en la Parte Especial se establece en el Capítulo V “ETAPA PREOPERATIVA” numeral 5.2 los siguientes plazos máximos para el inicio de la operación de las unidades funcionales, que deben ser tenidas en cuenta en la elaboración del Plan de Obras de los proyectos por parte de los respectivos Concesionarios.

Contrato de Concesión No. 002 de 2022

² Las Actas de inicio se suscribieron el 1 de diciembre de 2022 para los Contratos de Concesión No. 002 y 003 de 2022, respectivamente.



Para contestar cite:
 Radicado ANI No.: **20235000281071**
 20235000281071
 Fecha: **09-08-2023**

Troncal del Magdalena C1 “Puerto Salgar – Barrancabermeja”

“5.2 Programación de Obras

En la tabla siguiente se presentan los plazos máximos para el inicio de la Operación de las Unidades Funcionales, los cuales deberán contarse a partir de la fecha de suscripción del Acta de Inicio de la Fase de Construcción:

Unidad Funcional	Plazo Máximo de Ejecución
1	11 MESES
2	19 MESES
3	26 MESES
4	30 MESES
5	47 MESES
6	9 MESES
7	19 MESES
8	12 MESES
9	21 MESES
10	24 MESES
11	38 MESES
12	20 MESES
13	26 MESES

(...)”

Contrato de Concesión No. 003 de 2022

Troncal del Magdalena C2 “Sabana de Torres - Curumani”

“5.2 Programación de Obras

En la tabla siguiente se presentan los plazos máximos para el inicio de la Operación de las Unidades Funcionales, los cuales deberán contarse a partir de la fecha de suscripción del Acta de Inicio de la Fase de Construcción:

Unidad Funcional	Plazo Máximo de Ejecución
1	33 MESES
2	38 MESES
3	47 MESES
4	14 MESES
5	19 MESES
6	11 MESES
7	20 MESES



Para contestar cite:
 Radicado ANI No.: **20235000281071**
 20235000281071
 Fecha: **09-08-2023**

8	9 MESES
9	17 MESES
10	24 MESES

(...):

Fechas importantes para los contratos:

- Fecha estimada de inicio de la Fase de Construcción: 1 de diciembre de 2023
- Fecha estimada de inicio de la Fase de Operación y Mantenimiento: 1 de noviembre de 2027
- Fecha estimada de finalización de los contratos: diciembre de 2047

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

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

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

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

El Concesionario tiene la siguiente composición accionaria:

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

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

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



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

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

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

Así las cosas, las gestiones iniciaron con la realización de varias mesas de trabajo en los que participaron el Concesionario, la Interventoría y la Agencia Nacional de Infraestructura. Como resultado de estas gestiones se llegó a la conclusión que resultaba 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 modificadorio 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 día 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 reactivaron y reprogramaron las obras, otorgando al Concesionario un plazo de 56 meses para su terminación. Sin que esta ampliación en el plazo de construcción repercuta en el plazo final del Proyecto.

En marzo de 2020, el mundo afrontó la pandemia ocasionada por el COVID-19, sin embargo el Concesionario fue el primero en lograr la reactivación de las obras dentro del marco regulatorio de los protocolos de bioseguridad, en octubre de 2020 el Concesionario suscribió el acuerdo entre la Entidad y los concesionarios del modo de transporte carretero cuarta generación con el



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

acompañamiento de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica Del Estado, la Contraloría General de la República, la Procuraduría General de la Nación y la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República con la moderación de la Cámara Colombiana de la Infraestructura.

El acuerdo estableció que: “las medidas adoptadas para la mitigación de la pandemia del Covid-19, referidas a la exención del cobro de la tarifa de peaje a los vehículos que transitaron por el territorio nacional entre el 26 de marzo y el 31 de mayo de 2020 y al Aislamiento Preventivo Obligatorio comprendido entre el 25 de marzo y el 31 de agosto de 2020 han afectado los ingresos de los Concesionarios de iniciativa pública” y que la Agencia acepta compensar la afectación, en los ingresos de los Concesionarios.

El 22 de agosto de 2020 se suscribió el Otrosí No. 11 y el 26 de enero de 2021 se suscribió el Otrosí No. 12, mediante los cuales se prorrogó el plazo previsto en la cláusula segunda del Otrosí No 10 al Contrato de Concesión para presentar la copia del Contrato de Crédito, por un período de noventa (90) días calendario. Lo anterior como consecuencia de la manifestación del Concesionario de la imposibilidad de la consecución del contrato de crédito, por causas derivadas del COVID 19.

Con corte a 30 de junio de 2023, el proyecto presenta un avance de obra de 56,19%, con 3980 empleos, se han construido 313,46 km de segunda calzada y se han mejorado 211,10 km de vía existente.

El 22 de febrero de 2022, se suscribió el Otrosí No. 14, mediante el cual se modificó entre otros, el plan de obras sin modificar el plazo final del proyecto; sin embargo, a la fecha se están realizando mesas de trabajo junto con el concesionario y la interventoría Consorcio Concesiones G&A 2022 del proyecto pues actualmente el plan de obras se encuentra impactado.

Este impacto se debe a que se ha venido presentando dificultades de orden público y bloqueos sociales, estos últimos por requerimientos de obras complementarias que solicita la comunidad no contempladas en el alcance del Contrato de Concesión, lo que ha generado que diferentes comunidades se hayan tomado vías de hecho alterando la ejecución del proyecto; han llegado incluso a destruir las obras ya construidas (como sucedió en la Variante Aguas Blancas) situación que se rechaza completamente, y no permiten avanzar en la obra hasta tanto no se solucionen sus peticiones.

Actualmente se está analizando los aforos y demás estudios necesarios para conocer si la solicitud cuenta con un sustento técnico y si el beneficio general prima sobre el particular; sin embargo, estas obras complementarias requieren de recursos adicionales que actualmente no se cuentan en el proyecto.

Por otra parte, también se ha venido trasladando a la ANI y a Yuma Concesionaria reclamos que deben ser atendidos a través de los órganos competentes, como es el caso de la situación de desplazamiento interno en Colombia por la violencia, inundaciones en la zona, entre otras, que no han permitido avanzado en la obra.

En el marco de esta última situación, se encuentra la confirmación de la Dirección de la Autoridad de Consulta Previa (DANCP) del Ministerio del Interior acerca de la procedencia de consulta previa con la comunidad Yukpa asentada en Bosconia, quienes invadieron el anillo vial en construcción en octubre del 2022, impidiendo la terminación de esta obra, lo cual ha impedido lograr la descongestión del transporte de carga y pasajeros en el municipio y en el proyecto. La resolución del DANCP ha sido recurrida y apelada por Yuma Concesionaria, debido a que las afectaciones de



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

esta comunidad no han sido ocasionadas por el proyecto sino por procesos previos de desplazamiento e inundaciones como la que se presentó en octubre del 2022 y que afectó el asentamiento de esta comunidad, eventos que no son del resorte del sector Transporte. No obstante, en el mes de julio de 2023 se reafirmó la resolución por parte de DANCP.

“6. ¿Indicar cual es la fecha programada para la entrega de Ruta del sol Sector III, por corredores 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 estipulado en el Otrosí No. 14 del Contrato de Concesión No. 007 de 2010, las fechas de terminación según el plan de obras vigente es:

Departamento	Tramos	Fecha entrega
Cesar	1 (San Roque - La Loma)	20-ene-25
Cesar	2 (La Loma - Bosconia)	29-jun-24
Cesar - Magdalena	3 (Bosconia - Inicio Variante Fundación)	11-dic-24
Magdalena	4 (Variante Fundación - Ye Ciénaga)	25-ene-25
Bolívar	5 (El Carmen de Bolívar - Plato)	18-ene-25
Magdalena	6 (Plato - El Difícil)	4-oct-24
Cesar - Magdalena	7 (El Difícil - Bosconia)	9-dic-20
Cesar	8 (Bosconia - Valledupar)	25-ene-25
Cesar	9 (Anillo Vial Bosconia)	21-ene-25

Se tiene previsto que la etapa de construcción, contractualmente, finalice el 25 de enero de 2025.

Sin embargo, como se mencionó en el punto anterior, hay varios inconvenientes de orden público y sociales que han venido impactando el Plan de Obras y no han permitido la ejecución dentro

“7. ¿para cuándo se tiene prevista o proyectada la terminación al 100% de esta obra para ser entregada a la comunidad?”

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

Tal y como se mencionó en el punto anterior, la terminación de las obras está proyectada para el año 2025, de acuerdo con el Plan de Obras vigente para el Proyecto, sin embargo, como se ha mencionado el plan está impactado por las diferentes situaciones de orden público y situaciones sociales.

CUESTIONARIO CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE VÍAS DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

A través del radicado ANI No. 2023500010053, se dio traslado del cuestionario relacionado con los corredores viales: 1. Valledupar – La Paz; 2. La Paz – San Juan del Cesar – Cuestecitas; 3. Cuatro Vientos – Codazzi, y 4. Aguacalara - Gamarra, al Instituto Nacional de Vías – INVIAS por ser de su competencia.

CUESTIONARIO RUTA DEL SOL SECTOR I

Ruta del Sol Sector 1 - Contrato de Concesión No. 002 de 2010 (revertido y en liquidación)

“1. Explique detalladamente el alcance y el esquema de ejecución de las obras, fases, tramos, unidades funcionales o similares y adjunte el cronograma de ejecución definido contractualmente o al inicio de ejecución del contrato de concesión 002 de 2010. Adjunte los archivos que considere necesarios para explicar lo anterior, en formato abierto y editable.”

El proyecto inicialmente en marco del Contrato de Concesión No. 002 de 2010, contaba con una longitud de 78 kilómetros de vía en doble calzada nueva discriminados así:

- Tramo 1: Villeta – Intercambiador San Miguel (22,0 kilómetros aprox.)
- Tramo 2: Intercambiador San Miguel – El Korán (56 kilómetros aprox.)
 - 2A. Intercambiador San Miguel – Guaduro
 - 2B. Guaduro – el Korán
- Pavimentación acceso a Caparrapí (16,3 kilómetros aprox.) a revertir una vez se culmine la actividad.

Sin embargo, en el Tramo 1 (Villeta – Guaduas) se presentaron algunas dificultades generadas por el Fenómeno de la niña (emergencia invernal presentada en los años 2010 y 2011), la cual generó un Evento Eximente de Responsabilidad por la ocurrencia de un Hecho Sobreviniente en el Tramo en mención. Para dar solución a dicha problemática presentada, el Concesionario y la Agencia, acordaron, con el acompañamiento del Ministerio de Transporte, acudir a un experto internacional para que emitiera un concepto, el cual además de tener carácter vinculante, dirimiera la controversia planteada referente a la imposibilidad del Concesionario de construir en Tramo 1.

El consultor (GZ Consultants) experto internacional, emitió el concepto “CONCEPTO TÉCNICO IMPACTO EN LAS CONDICIONES GEOMORFOLÓGICAS CAUSADO POR EL FENÓMENO DE LA NIÑA 2010-2011 EN EL ÁREA DEL PROYECTO RUTA DEL SOL SECTOR 1 TRAMO 1” en el cual manifestó que las afectaciones por los fenómenos climáticos determinaron para las partes el análisis de un nuevo trazado para el Tramo.

El Concesionario mediante oficio CVH No. 4633 con radicado ANI No. 2013-409-035964-2 del 9 de septiembre de 2013 notificó a la Agencia sobre la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad ocasionado por un Hecho Sobreviniente respecto a la inviabilidad del trazado del Tramo 1 por las limitaciones ambientales y técnicas de la zona, lo cual fue aceptado por la Interventoría y la Agencia a finales del año 2013.

Este evento sobreviniente generó la imposibilidad de construir el Tramo 1 por el corredor inicial contractualmente establecido, por lo que la Agencia Nacional de Infraestructura y la Sociedad Colombiana de Ingenieros suscribieron el Convenio Marco C-013 de 2013, en el cual se definió que las características del nuevo Trazado correspondiente al Tramo 1, serían definidas por la Agencia con base en el informe final que rendiría la Sociedad Colombiana de Ingenieros (SCI). Por lo que



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

en el otrosí No. 5 del 11 de abril de 2014, se eliminaron parcialmente las características del trazado contractual del tramo 1 (Guaduas – Villeta).

Una vez definido el trazado se suscribió el otrosí No. 6 del 1 de diciembre de 2014 en el cual se estableció que la Agencia adquiriría el nuevo trazado para el Tramo 1. Posteriormente se suscribió el otrosí No. 7 del 23 de diciembre de 2014 delegando al Concesionario la adquisición y contratación de los estudios y diseños del nuevo trazado para el Tramo 1 definido por la ANI. Así mismo, se suscribió el Contrato No. CVH-330- 2015 entre Consultoría Colombiana S.A – CONCOL y el Consorcio Vial Helios para ejecutar el Estudio del trazado y Diseño definitivo en fase III del Tramo 1 del Proyecto Ruta del Sol Sector I, cuyo riesgo sería a cargo de la ANI.

Posterior a la entrega final por parte del Concol de los estudios y diseños, se suscribió el otrosí No. 8, en el cual se definieron las características técnicas del Tramo 1 y las obras que el Concesionario adelantaría conforme al valor total del Contrato, En ese sentido se describen las obras a ejecutar en el tramo a cargo del Contrato de Concesión No 002 de 2010:

Tramo1 - “Ruta 50CNA” - Longitud total aproximada de **5 kilómetros** de doble calzada Intersección San Miguel (PR0) y empalme con el Tramo 2 al Portal de Entrada del Túnel 8 (sentido Villeta – Guaduas), de acuerdo con los diseños entregados por CONCOL y cuyos planos se anexan al presente, con velocidad de diseño de 80 km/h, de conformados por las vías a cielo abierto, así como otras obras principales.

En todo caso, se continuaba en la ejecución del tramo 2 (Intercambiador San Miguel – El Korán)

El 8 de enero de 2016 se dio inicio a etapa de preconstrucción del subtramo de 5 kilómetros del tramo 1, y un año después, es decir el 8 de enero de 2017 se inició la etapa de construcción, la cual se encuentra culminada.

A la fecha, ya se culminaron las obras a cargo del Concesionario Vial Helios, es decir:

- Tramo 1: Jurisdicción del municipio de Guaduas – Intercambiador San Miguel (5,0 kilómetros aprox.)
- Tramo 2: Intercambiador San Miguel – El Korán (56 kilómetros)
 - 2A. Intercambiador San Miguel – Guaduoero
 - 2B. Guaduoero – el Korán
- Pavimentación acceso a Caparrapí (16,3 kilómetros aprox.)

Mediante Acta de Entrega del 28 de febrero de 2014 se revirtió al INVIAS la pavimentación de la vía Dindal - Caparrapí.

El corredor fue revertido el 15 de septiembre de 2022 y actualmente se encuentra en etapa de liquidación dicho contrato de concesión.

“2. Explique detalladamente el costo y modelo de financiación del proyecto Ruta del Sol Sector 1. Adjunte los archivos necesarios para entender el modelo financiero en formatos abiertos y editables.”

Es importante aclarar que el valor del contrato de concesión sobre la infraestructura a cargo incluye todas las obligaciones y actividades necesarias para el cumplimiento del objeto contractual, tanto en la Etapa Preoperativa como en la Etapa de Operación y Mantenimiento, y la Etapa de



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

reversión, así como también las labores complementarias y la asunción de los riesgos de construcción, geotécnicos, geológicos, ambientales, emergencias, de operación, administrativos, financieros y todos los demás que se desprenden de las obligaciones del Concesionario de manera global; razón por la cual, no es posible discriminar los costos por actividades en los contratos de concesión, tal como sí ocurre en un contrato de obra pública.

Adicionalmente, no es posible aportar el modelo financiero debido a que estos documentos poseen reserva legal, se comparte enlace donde se mencionan los documentos que posee reserva legal:

https://www.ani.gov.co/sites/default/files/indiceinformacionclasificadareservada_ aprobado_0.pdf

“3. ¿Cuáles fueron los montos de aportes comprometidos por el Gobierno Nacional para la construcción del proyecto? ¿En qué vigencias? ¿Cuánto se ha desembolsado a la fecha? Por favor remitir la información en archivos editables de formato abierto.”

El Contrato de Concesión No. 002 de 2010 en su sección 12.02 estableció la financiación del proyecto a través de vigencias futuras, con cargo a las cuales se pagarían los hitos de construcción, de acuerdo con el avance de las obras de construcción.

Vigencias Contractuales del Contrato de Concesión:

Vigencias Contractuales*			
Etapa preoperativa	2011	\$631.518	\$1.192.043
	2012	\$375.713	
	2013	\$184.812	
Etapa de operación y mantenimiento	2014	\$24.880	\$350.221
	2015	\$17.499	
	2016	\$307.842	
Total		\$1.542.264	\$1.542.264

*Valor en millones de pesos constantes del 31 de diciembre de 2008

A través del otrosí N° 14 del 21-oct-2020 se desafectó el contrato en la suma de \$489.919.489.591 pesos del 31-dic-08. Por lo anterior, la vigencia 2016 quedaría en la suma de \$263.646.600.971 pesos del 31-dic-08, para un valor total de vigencias de \$1.498.068.600.971.

Los aportes se efectuaron inicialmente a través de aportes estatales y posteriormente con cargo a los ingresos por peaje, así:

Aportes Estatales Provenientes del Presupuesto



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20235000281071**
20235000281071
Fecha: **09-08-2023**



Documento firmado digitalmente



FECHA DE GIRO	VALOR
29/12/2011	\$ 1.396.690.000,00
29/12/2011	\$ 1.540.513.010,37
29/12/2011	\$ 681.980.310.000,00
3/04/2012	\$ 1.563.325.731,00
27/12/2012	\$ 417.890.574.269,00
2/01/2013	\$ 1.855.989.331,00
30/12/2013	\$ 210.094.281.600,00
29/12/2016	\$ 87.287.400.000,00
SUB TOTAL	\$ 1.403.609.083.941,37

Aportes Estatales Provenientes del Recaudo de Peaje

FECHA DE GIRO	TOTAL
23/09/2015	\$ 29.419.600.000,00
23/09/2015	\$ 1.157.920.000,00
31/03/2016	\$ 21.312.600.000,00
31/03/2016	\$ 1.332.855.900,00
23/12/2016	\$ 29.439.149.174,00
28/09/2017	\$ 17.906.387.204,21
28/09/2017	\$ 14.220.652.741,79
28/12/2018	\$ 33.100.020.000,00
5/02/2019	\$ 4.039.331.637,44
5/02/2019	\$ 906.648.362,56
27/04/2020	\$ 75.519.841.100,91
9/12/2020	\$ 23.224.086.940,26
22/02/2021	\$ 28.731.784.008,00
17/06/2021	\$ 11.608.549.252,74
29/09/2021	\$ 6.625.000.000,00
25/10/2021	\$ 5.895.509.000,00
28/11/2021	\$ 2.105.000.000,00
29/03/2022	\$ 14.806.300.000,00
6/09/2022	\$ 16.094.509.758,64
SUB TOTAL	\$ 337.445.745.080,55

El total de aportes efectuados proveniente de los anteriores cuadros es de \$1.741.054.829.021,92

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

Por otra parte, el 26 de mayo de 2023, el tribunal de arbitramento se pronunció sobre las pretensiones no conciliadas entre el Consorcio Vial Helios y la ANI, respecto de los rendimientos financieros de la subcuenta aportes ANI, y reconocimiento por los efectos de la terminación anticipada, y el laudo quedó en firme el 2 de junio de 2023, en el cual el tribunal acepta las pretensiones del Concesionario relacionadas con los rendimientos financieros así:

- Rendimientos financieros generados en la Cuenta Aportes INCO que no fueron pagados por la ANI (i) \$ 84.535.435.421.
- Rendimientos financieros no generados y no pagados por el incumplimiento en el pao del aporte de la vigencia de 2019, \$ 6.335.494.586, (valor para la fecha del laudo)
- Rendimientos financieros no generados y no pagados por el incumplimiento en el pago de aportes de la vigencia 2020, \$ 768.636.278, (valor para la fecha del laudo)
- Intereses moratorios sobre los rendimientos financieros generados en la Cuenta Aportes INCO que no fueron pagados \$ 44.041.648.293,

Adicional, se recuerda que para el mismo tribunal se llegó a un acuerdo conciliatorio, el 24 de mayo de 2022, en el cual se le reconocerán al concesionario los siguientes valores, que están siendo gestionados a través del Ministerio de Hacienda mediante títulos TES, clase B, por un total de \$32.287.540.693, luego de descontar el valor compensado por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales; el valor a reconocer corresponde a:

1. Pago de avance de obra hito 81 por valor de \$6.514.996.754,13 pesos de diciembre de 2008, valor que se actualiza mes a mes por IPC según lo contractualmente establecido, el cual está en trámite de pago con recursos TES.
2. Pago de actividades adicionales ejecutadas por el concesionario en el tramo 1, por valor de \$35.178.251.689 pesos de diciembre de 2022, el cual está en trámite de pago con recursos TES.

“4. Describa detalladamente todas las modificaciones realizadas al contrato de concesión 002 de 2010, considerando la razón y las motivaciones de cada una de las modificaciones. Adjunte las minutas de estas, así como los enlaces de su publicación en el portal electrónico para la contratación estatal.”

Se suscribieron 16 modificatorios al Contrato de Concesión No. 002 de 2010, los cuales se relacionan en la siguiente tabla y que pueden consultarse en el link del SECOP I:

CONTRATO DE CONCESIÓN No. 002 de 2010	
Fecha	Otrosí No. 1 del 7 de junio de 2013
Valor	No lo modifica
Objeto	Modificar el plazo máximo para la entrada en operación del Tramo 2; K21+600 al K78+300
Plazo	Ampliar en un (1) año la entrada en operación del Tramo 2
Fecha	Otrosí No. 2 del 2 de diciembre de 2013
Valor	No lo modifica
Objeto	Modificar aspectos técnicos del contrato relacionados con: i) Optimización del diseño geométrico del K51+700 al K56+180 y ii) Estaciones de Peaje a construir
Plazo	No lo modifica
Fecha	Otrosí No. 3 del 20 de diciembre de 2013
Valor	No lo modifica
Objeto	Modifica el numeral (ii) de literal (g) “Determinación del valor de los Aportes INCO en relación con el cumplimiento de los Hitos durante la Etapa Preoperativa”



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**



Documento firmado digitalmente



Plazo	No lo modifica
Fecha	Otrosí No. 4 de 18 de marzo de 2014
Valor	No lo modifica
Objeto	Modificar el literal c) y adicionar el literal d) de la sección 3.02 del contrato de Concesión.
Plazo	No lo modifica
Fecha	Otrosí No. 5 del 11 de abril de 2014
Valor	No lo modifica
Objeto	Elimina las características técnicas del Tramo 1; amplía el plazo máximo para el inicio de la operación de la doble calzada del tramo 2 previsto en el numeral 3.3 del apéndice técnico parte A; y adelanta los aportes INCO al concesionario previstos para la etapa operativa en la proporción equivalente al tramo 2A y 2B
Plazo	Ampliar a cincuenta y tres (53) meses el plazo para la entrada en operación del Tramo 2
Fecha	Otrosí No.6 del 1 de diciembre de 2014
Valor	No lo modifica
Objeto	De conformidad con el Otrosí No. 5, la ANI definirá y adquirirá el nuevo trazado para el tramo 1, y los gastos correspondientes a la adquisición, contratación y ejecución de los Estudios y Diseños para este tramo, serán cubiertos mediante el traslado de la cuenta Aportes INCO a la Subcuenta de Soporte Contractual.
Plazo	No lo modifica
Fecha	Otrosí No.7 del 23 de diciembre 2014
Valor	No lo modifica
Objeto	Modifico los Acuerdos 1 y 2 del otrosí No. 6 delegando al Concesionario la adquisición y contratación de los estudios y diseños del nuevo trazado para el tramo 1 definido por la ANI.
Plazo	No lo modifica
Fecha	Otrosí No.8 del 9 de diciembre 2015
Valor	No lo modifica
Objeto	Define las características del nuevo trazado del tramo 1, precisando que obras ejecutará el concesionario con el saldo disponible del Contrato de Concesión y las obras que serán desafectadas del mismo, se modificaron los montos del cronograma de aportes INCO hasta el 2019, fecha en la que se tiene programada la ejecución de las obras, con el fin de distribuir el traslado de los recursos al ingreso real del peaje, además se modificó la fórmula de pago del G (alcance físico de obra) con el fin de precisar el pago de las obras a ejecutar, y se redujo el porcentaje del riesgo geológico en túneles pasando del 10% al 5% teniendo en cuenta que se le entregaron los diseños en fase III al Concesionario y se aumentó la longitud de los túneles.
Plazo	Dos (2) años, ocho (8) meses, un (1) desde el 8 de enero de 2016 hasta el 8 de enero de 2020.
Fecha	Otrosí No.9 del 20 de mayo 2016
Valor	No lo modifica
Objeto	Se acordó entre las partes, mantener las obligaciones de recaudo, y operación y mantenimiento de: las Bases de Operación (BSO), estaciones de Peaje, Estaciones de Pesaje, y Centro de Control Operacional (CCO), hasta el 8 de enero de 2020 o antes si es entregado a un nuevo Concesionario el tramo 2 (2a y 2b), el cual podrá asumir la totalidad de las actividades. Adicionalmente se modificó el costo de los ingresos de peaje de la 10% - 90% a 18% - 82%. Adicionalmente se reprogramó el traslado de las vigencias que estaba acumulado para 2019, se redistribuyó entre 2019 y 2020. El concesionario tenía pendiente el traslado del efecto financiero del adelanto de la vigencia operativa a favor de la ANI por valor \$16.335 millones de pesos de 2008, se definió destinarlo al fondeo de la subcuenta de la interventoría, con el fin de garantizar el recurso hasta la terminación del Contrato. Se modificó el umbral de ahuellamiento para terminación de la construcción y reversión de cero (0) a cinco (5) milímetros como se modificó en los demás contratos de generación 3.5. Se sustituyó la figura del Panel de Expertos por la de Amigable Composición. Se acordó recibir las Barreras, defensas y elementos de

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**



Documento firmado digitalmente



Objeto	contención instalados con la Especificación INVIAS 730-07, es decir los perfiles podrá ser en U o en I, sin embargo a partir de la fecha de suscripción del presente documento, la instalación y/o reposición de las defensas o barreras metálicas en lo que se refiere a la sección transversal de los perfiles no podrá ser en U o en I, sino tubular (postes de sección transversal circular o rectangular con los cantos redondeados).
Plazo	Dos (2) años, ocho (8) meses, un (1) desde el 8 de enero de 2016 hasta el 8 de enero de 2020.
Fecha	Otrosí No. 10 del 8 de junio 2017
Valor	No lo modifica
Objeto	Se prorrogó el plazo de la etapa de operación y mantenimiento del Tramo 2 (A y B) y variante Guaduas del 8 de junio de 2017 al 30 de septiembre de 2017, con el fin de que el Concesionario adelante todas las actividades necesarias que conlleven la entrega a satisfacción por parte del Concesionario a la Interventoría del proyecto y a la ANI. En los considerandos 10 y 11 se definen los puntos críticos a intervenir por parte del concesionario y los puntos de instalación en una longitud de 22 kilómetros de barrera de contención del separador central, se programó la fecha de inicio de medición de los indicadores de operación.
Plazo	No lo modifica
Fecha	Otrosí No. 11 del 20 de diciembre 2018
Valor	No lo modifica
Objeto	Se pacto que mientras EL CONCESIONARIO tenga a su cargo las obligaciones de las "Especificaciones Técnicas - Etapa de Operación y Mantenimiento" del Apéndice Técnico Parte B, las cuales se encuentran estipuladas en la Cláusula Cuarta del Otrosí No. 10 al Contrato de Concesión No. 002 de 2010, para el tramo 2 (2A-2B) y Variante Guaduas, este se obliga a suscribir y tener vigente un Nuevo Convenio de Cooperación con la Policía Nacional para la operación, control del tráfico y seguridad del Proyecto Vial Ruta del Sol Sector I, lo anterior, de conformidad a las condiciones establecidas en el protocolo de coordinación del Apéndice Técnico Parte B - Numeral 4.4.8.
Plazo	No lo modifica
Fecha	Otrosí No. 12 del 30 de diciembre 2019
Valor	No lo modifica
Objeto	Se incorpora al Contrato de Concesión 002 de 2010 lo estipulado en el Acuerdo Conciliatorio del 05 de julio de 2019, aprobado por el Tribunal de Arbitramento mediante actas del 21 de octubre y 5 de noviembre de 2019.
Plazo	No lo modifica
Fecha	Otrosí No. 13 del 03 de enero 2020
Valor	No lo modifica
Plazo	No lo modifica
Objeto	Modificar la Cláusula 5° del Otrosí No.8 al contrato, la cual quedará así: <i>"Las partes pactan como plazo para la pre construcción 12 meses y construcción 46 meses de las obras a cargo del Concesionario establecidas en la cláusula segunda del Otrosí No.8 al Contrato. Esto es un plazo total de cuatro (4) años y diez (10) m meses contados a partir del 8 de enero de 2016. Por lo anterior, el plazo total del contrato determinado en su sección 1.04, se extenderá hasta el ocho (8) de noviembre de 2020, con el fin de que el Concesionario adelante todas las actividades necesarias que conlleven la entrega a satisfacción por parte del Concesionario a la Interventoría del Proyecto y a la ANI"</i> .
Plazo	Ampliar en diez (10) meses contados a partir de 8 de enero de 2020
Fecha	Otrosí No. 14 del 21 de octubre 2020
Valor	No lo modifica
Objeto	Entre otros: CLAUSULA PRIMERA: Realizar la desinfectación y exclusión del contrato, la doble calzada a cielo abierto de los sitios denominados K21 (K20+980 a K21+280, CD) y (K20+947.50 a K21+260, CI), así como el sitio denominado K22 (K21+930 a K22+260, CD) y (K21+900 a K22+240, CI), el suministro, instalación y puesta en marcha de todo el sistema de equipamiento de control y potencia requerido para el funcionamiento de los 5 kilómetros del Tramo 1, la gestión ante el operador de la red de energía para la energización de los sistemas electromecánicos, el suministro e instalación de todos los dispositivos de seguridad vial faltantes por construir dentro del alcance contractual del Otrosí No.8 y un Peaje con sus instalaciones complementarias, edificios administrativos, bomberos, vías de acceso, cubierta de

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

Documento firmado digitalmente



Objeto	<p>Peaje, islas y casetas de recaudo con el equipamiento y urbanismo de todas las áreas.</p> <p>CLAUSULA TERCERA: Teniendo en cuenta la desafectación pactada en la Cláusula Primera del presente Otrosí y el nuevo alcance físico de las Obras a cargo del CONCESIONARIO y descritas en la misma cláusula, el Índice Físico Global de Obra ("G"), previsto en la Sección 12.04 literal (g) del Contrato de Concesión, modificada por la Cláusula octava del Otrosí No. 8 de 2015, quedará así:</p> <p>$Gj = 0.3000 * Ej + 0.07500 * Aj + 0.07500 * Pj + 0.2000 * PyETj + 0.2250 * SyRTj + 0.07500 * PTj$</p> <p>CLAUSULA CUARTA: Modificar los numerales (iv), (vi) y (vii) del literal (d) de la Sección 3.02 del Contrato de Concesión, modificado a su vez por la Cláusula Primera del Otrosí No. 4 de 2014, los cuales quedarán así:</p> <p>(d) Descripción de las cuentas y Subcuentas: (...) (iv) Subcuenta de Supervisión Aérea. Esta Subcuenta de Supervisión Aérea se creará con la suscripción del Contrato de Fiducia Mercantil y se fondeará con los recursos de la Cuenta Aportes Concesionario por una suma anual de MIL MILLONES DE PESOS (\$1.000.000.000) en valores constantes del 31 de diciembre de 2008, actualizados a Pesos corrientes del mes inmediatamente anterior a la fecha en que se realice el traslado. El Concesionario deberá hacer estos aportes de manera anual durante los primeros veinticinco (25) Días del mes de enero de cada vigencia, a partir del año 2010 y hasta el año 2020, deberá aplicar los factores de ajuste de la fórmula de la Sección 9.05(d) para indexar los valores, sin perjuicio de lo anterior, el primer aporte a esta subcuenta se efectuará al momento de la constitución del Patrimonio Autónomo. Si en cualquier momento se determina que existen saldos remanentes disponibles, estos saldos podrán ser trasladados por el INCO hoy ANI, a la Cuenta Aportes INCO para cubrir su obligación</p>
Plazo	No lo modifica
Fecha	Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero del 05 de octubre de 2020, suscrito por el Consorcio Vial Helios el día 14 de octubre de 2020.
Valor	No aplica
Objeto	Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero del 05 de octubre de 2020
Plazo	Noventa y ocho (98) días calendario, es decir la vigencia del contrato se extiende hasta el 14 de febrero de 2021.
Fecha	Acta de Declaratoria de Evento Eximente de Responsabilidad del 12 de febrero de 2021
Valor	No lo modifica
	<p>"PRIMERO: Las PARTES convienen en reconocer que lo informado por el CONCESIONARIO a la AGENCIA, mediante comunicación CVH 18177 con radicado ANI No. 20204091209812 el 1 de diciembre de 2020, constituye una "Fuerza Mayor por eventos específicos relacionados con el COVID – 19", en los términos del Artículo Quinto del Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y los Concesionarios del modo de transporte carretero del 5 de octubre de 2020, el cual generó una afectación en la ejecución del plazo contractual establecido para las obras correspondientes al Tramo 1 del Proyecto Vial, definido en la Cláusula Primera del Otrosí No. 13 de 2020 al Contrato de Concesión y prorrogado como consecuencia de la suscripción del Acuerdo Transaccional del 5 de octubre de 2020, y que por tanto, se califica como un Evento Eximente de Responsabilidad, a la luz de las estipulaciones contractuales pertinentes, cuyo reconocimiento efectivo se entiende materializado a través de la firma de la presente Acta.</p> <p>SEGUNDO: Las PARTES acuerdan que el Evento Eximente de Responsabilidad deberá otorgarse al Tramo 1 comprendido entre el portal de entrada del Túnel 8 Hasta la intersección San Miguel del proyecto Ruta del Sol Sector 1, el cual tiene efecto también sobre la vigencia del Contrato de Concesión.</p>

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**



Documento firmado digitalmente



Objeto	<p>TERCERO: Las PARTES reconocen como <i>Periodo Especial</i> aquel comprendido entre el dos (2) de julio de 2020 y el veintinueve (29) de septiembre de 2020, entendido este último como el periodo durante el cual el CONCESIONARIO estuvo imposibilitado para cumplir con sus obligaciones contractuales, en el marco de lo establecido en el Parágrafo Primero del Artículo Quinto del Acuerdo Transaccional del 5 de octubre de 2020 firmado por el Consorcio Vial Helios el día 14 de octubre de 2020.</p> <p>En consecuencia de lo anterior, las PARTES acuerdan un desplazamiento en el cronograma de ejecución de las Obras del Tramo 1 del Proyecto, comprendido entre el quince (15) de febrero de 2021 hasta el quince (15) de mayo de 2021, fecha en la cual se estima deben estar cumplidas todas las obligaciones establecidas en el Otrosí No. 13 al Contrato de Concesión No. 002 de 2010 y el Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y los Concesionarios del modo de transporte carretero en virtud del Covid-19 del 5 de octubre de 2020."</p>
Plazo	Noventa (90) días calendario, es decir la vigencia del contrato se extiende hasta el 15 de mayo de 2021.
Fecha	Otrosí No. 15 del 14 de mayo de 2021
Valor	No lo modifica
Objeto	<p>"CLÁUSULA PRIMERA: LAS PARTES acuerdan prorrogar el Plazo Total del Contrato de Concesión No. 002 de 2010, hasta el quince (15) de febrero de 2022, con el fin de que EL CONCESIONARIO adelante las actividades necesarias para la etapa de operación y mantenimiento para el Tramo 2 (2a y 2b) y Variante Guaduas y las actividades de mantenimiento para el Tramo 1 de acuerdo con lo previsto en el presente Otrosí, y que LA ANI realice las gestiones necesarias para la obtención los recursos faltantes de los Aportes INCO en los términos establecidos en el Contrato de Concesión.</p> <p>CLÁUSULA SEGUNDA: Que, en atención a la necesidad de mantener el Tramo 1 del Proyecto durante el Plazo Total del Contrato, el CONCESIONARIO ejecutará solamente las siguientes actividades de mantenimiento en el Tramo 1, con la remuneración del DOS POR CIENTO (2%) de los recursos provenientes del recaudo de la Estación del Peaje el Korán, neto, después de deducir las contribuciones al fondo de seguridad vial y la contribución al turismo:</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO: Se mantendrá la retribución al CONCESIONARIO de ingreso peaje del treinta y ocho por ciento (38%) de los recursos provenientes del recaudo de la Estación de Peaje El Korán, neto, después de deducir las contribuciones al fondo de seguridad vial y la contribución al turismo, según lo estipulado en el Parágrafo Segundo de la Cláusula Segunda del Otrosí No. 13 al Contrato de Concesión.</p> <p>En consecuencia, LAS PARTES reconocen y aceptan que el sesenta por ciento (60%) de los recursos provenientes del recaudo de la Estación de Peaje El Korán, neto después de deducir las contribuciones al fondo de seguridad vial y la contribución al turismo, será depositado por el CONCESIONARIO en la Cuenta Aportes INCO, después de haber descontado el cuarenta por ciento (40%) de recaudo del Peaje, el cual corresponde a: (1) El veinte por ciento (20%) y (2) El dieciocho por ciento (18%) estipulados en los incisos i y respectivamente, de la Cláusula Primera del Acuerdo Conciliatorio de 5 de julio de 2019, y (3) El dos por ciento(2%) conforme a lo estipulado en la Cláusula Tercera del presente Otrosí).</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO: La periodicidad de las actividades de mantenimiento que el CONCESIONARIO va adelantar en el tramo 1 se encuentran en el anexo No. 1 explicativo del presente otrosí.</p> <p>PARÁGRAFO TERCERO: El CONCESIONARIO garantizará el cumplimiento de los indicadores para la Reversión del Tramo1 de acuerdo con lo establecido en la Tabla 12 del Apéndice Técnico Parte B del CONTRATO.</p> <p>(...)</p> <p>CLÁUSULA SEXTA: LAS PARTES acuerdan la creación de una Subcuenta en la Cuenta</p>

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**



Documento firmado digitalmente



	<p>Aportes INCO, controlada por la ANI denominada "Subcuenta Atención a equipos ITS", dentro del patrimonio autónomo Ruta del Sol Sector 1, fondeada por la ANI que garantice la destinación de recursos por valor de hasta MIL NOVENTA Y SEIS MILLONES DOSCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE PESOS (\$1,096,299,859) a cargo de la ANI para repuestos y remplazo de equipos necesarios para la efectiva operación del Tramo 2 (2a-2b) y variante Guaduas. Dicho Fondo se realizará conforme a las necesidades que resulten durante el desarrollo de la operación del Contrato y con recursos provenientes del Recaudo del Peaje del Korán, del porcentaje correspondiente a favor de la ANI, y los rendimientos financieros de dicha subcuenta acrecentarán la misma y serán destinados para el mismo uso.</p> <p>(...)</p>
Plazo	Nueve (9) meses la Operación y Mantenimiento del tramo 2 e incluir la del tramo 1, es decir la vigencia del contrato se extiende hasta el 22 de febrero de 2022.
Fecha	Otrosí No. 16 del 15 de febrero de 2022
Valor	No lo modifica
Objeto	<p>"CLÁUSULA PRIMERA: LAS PARTES acuerdan prorrogar en virtud del artículo 15 del Decreto 569 de 2020, el plazo de la Etapa de Operación y Manteniendo del Tramo 2 (2a y 2b) y Variante Guaduas y actividades de mantenimiento del Tramo 1 hasta el quince (15) de mayo de 2022, con el fin de que la ANI realice el pago al CONCESIONARIO, previa elaboración y suscripción de un Acta de Homologación, de la que trata el Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero de Cuarta Generación suscrito el 3 de marzo de 2021, correspondiente al menor recaudo del Peaje El Korán a causa de las medidas adoptadas para la mitigación de la pandemia del Covid-19, referidas a la exención del cobro de la tarifa de peaje a los vehículos que transitaron por el territorio nacional en el periodo establecido entre el 26 de marzo del 2020 al 31 de mayo de 2020 de conformidad, acta suscrita entre el Consorcio Vial Helios y el consorcio Zañartu MAB Velnec interventor de la Ruta del Sol Sector 1 para el reconocimiento por afectación a ingresos peajes por pandemia Covid-19 acuerdo suscrito entre la ANI y los concesionarios modo transporte carretero de febrero de 2021"</p> <p>(...)</p> <p>CLÁUSULA SEGUNDA: LAS PARTES acuerdan establecer un periodo de reversión del Contrato de Concesión No. 002 de 2010, por el termino de cuatro (4) meses contados a partir del 16 de mayo de 2022 y hasta el 15 de septiembre de 2022, con el fin de llevar a cabo todas las actividades necesarias para revertir el Proyecto aplicando los lineamientos previstos en el Manual de Reversión expedido por LA ANI en octubre de 2019, el procedimiento GCSP-P-018 denominado "Definición estratégica de reversiones, manejo operativo de reversiones, y terminación de los contratos de concesión", así como los requerimientos establecidos por el Instituto Nacional de Vías INVIAS y el Anexo 1 del presente Otrosí, el cual hace parte integral del presente documento.</p> <p>CLÁUSULA TERCERA: LAS PARTES acuerdan que, con el fin de no afectar la prestación del servicio público de transporte, el CONCESIONARIO realizará la operación y el mantenimiento rutinario y de emergencia del Tramo 2 (2A-2B) y Variante Guaduas y las actividades de mantenimiento de Tramo 1, hasta la terminación del Contrato de Concesión incluyendo la periodo de Reversión y de conformidad con el alcance del Contrato de Concesión y sus modificaciones vigentes a la firma del presente Otrosí y en especial lo previsto en el Anexo 1 el cual hace parte integral del presente documento.</p> <p>(...)</p>
Plazo	Ampliar en siete (7) meses la Operación y Mantenimiento del tramo 2 e incluir la del tramo 1, hasta el 15 de septiembre de 2022.

Link de Secop:

<https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=09-1-41316>

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

“5. Explique detalladamente el alcance pactado en el contrato de concesión 002 de 2010 para cada una de las fases, tramos, sectores, unidades funcionales o similares. Adjunte perfiles viales tipo de cada unidad funcional y plano en planta que explique el proyecto adjudicado.”

El proyecto inicialmente contaba con una longitud de 78 kilómetros de vía en doble calzada nueva discriminados así:

- Tramo 1: Villeta – Intercambiador San Miguel (22,0 kilómetros aprox.)
- Tramo 2: Intercambiador San Miguel – El Korán (56 kilómetros aprox.)
 - 2A. Intercambiador San Miguel – Guaduro
 - 2B. Guaduro – el Korán
- Pavimentación acceso a Caparrapí (16,3 kilómetros aprox.)

Sin embargo, como se mencionó en puntos anteriores, en virtud de la emergencia invernal presentada en los años 2010 y 2011, (Fenómeno de La Niña), se suscitó una diferencia contractual entre La Agencia y El Concesionario (mencionada anteriormente), y como se indicó mediante Otrosí No. 5 del 11 de abril de 2014, se eliminaron parcialmente las características del trazado del Tramo 1, y posteriormente mediante Otrosí No. 8 del 9 de diciembre de 2015, se volvieron a redefinir las características del nuevo trazado del tramo 1, y con el saldo disponible del Contrato de Concesión se definió la longitud a ejecutar por parte del Consorcio Vial Helios, es decir, se modificó el alcance del Proyecto, así:

- Tramo 1: Jurisdicción del municipio de Guaduas – Intercambiador San Miguel (5,0 kilómetros aprox.)
- Tramo 2: Intercambiador San Miguel – El Korán (56 kilómetros)
 - 2A. Intercambiador San Miguel – Guaduro
 - 2B. Guaduro – el Korán
- Pavimentación acceso a Caparrapí (16,3 kilómetros aprox.)

El proyecto se subdividió en dos tramos, así: Tramo 1 y Tramo 2 y este a su vez en dos subtramos 2A- y 2B con identificación de trazado de la siguiente manera:

TRAMO	OBRA	DOBLE CALZADA	DIST
SUBTRAMO TRAMO 1			5.0 Km
Jurisdicción del municipio de Guaduas	CN	5.0 Km	
Intersección San Miguel	V		
TRAMO 2A			12.7 Km
Intercambiador San Miguel – Guaduro	CN	12.7 Km	
TRAMO 2B			43.3 Km
Guaduro – el Korán	CN	43.3 Km	
Pavimentación Dindal - Caparrapí			16.3 Km
Pavimentación acceso a Caparrapí	P	16.3 Km	
TOTAL		61.30	

RH: Rehabilitación; SC: Segunda Calzada; CN: Construcción Nueva, Tercer Carril, Par viales; V: Construcción; P: Pavimentación



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

Las especificaciones técnicas en general del proyecto fueron:

Velocidad de Diseño	80 Km/h
Velocidad de Diseño calzada sencilla	60 Km/h
Derecho de vía	30 metros
Ancho de Calzada Sencilla	10.90 m
Doble Calzada	
Ancho de Calzadas de 2 carriles	3.65 m
Berma Interna	1.00 m
Berma Externa	2.50 m
Separador Central	4.00 m
Ancho Bermas Laterales	0.50 m
Andenes Laterales	1.25 m
Gálibo	4.90 m

“6. ¿Cuáles fueron las razones técnicas para la no ejecución total del proyecto tal cual como estaba contemplado en el contrato de concesión 002 de 2010?”

Se reitera la respuesta dada en el numeral 1 del cuestionario de Ruta del sol sector 1 del presente documento.

“7. Explique detalladamente el alcance físico logrado en la ejecución del contrato de concesión 002 de 2010, para cada una de las fases, tramos, sectores, unidades funcionales o similares.”

Como se ha mencionado en puntos anteriores, el proyecto Ruta del Sol Sector 1, estaba compuesto por el tramo 1 (5 km) desde el intercambiador San Miguel hasta el portal de Entrada del túnel 8 (sin entrada a operación), el tramo 2 (2A y 2B) desde el intercambiador San Miguel hasta el intercambiador el Korán, más la variante Guaduas en calzada sencilla.

El corredor Ruta del Sol Sector 1 cumplió con el avance de construcción del 100% tal y como se indicó en el Acta de entrega suscrita el 15 de septiembre de 2022 entre el Consorcio Vial Helios y la ANI, en la cual se detallaron todos los bienes y elementos que componían el proyecto Ruta del Sol Sector 1 ejecutado y operado por el Concesionario.

A partir del 15 de septiembre de 2022 el corredor vial se encuentra a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS, tal y como se indica en el Acta de Reversión y Entrega.

“8. ¿Cuál es el valor de las obras ejecutadas y el monto pendiente por ejecutar, de acuerdo con lo pactado en el contrato de concesión 002 de 2010? Discrimine para cada una de las fases, tramos, sectores, unidades funcionales o similares. Por favor remitir la información en archivos editables de formato abierto.”

De acuerdo con lo informado en la respuesta del punto 2, es importante recordar que el valor del contrato de concesión sobre la infraestructura a cargo incluye todas las obligaciones y actividades necesarias para el cumplimiento del objeto contractual, tanto en la Etapa Preoperativa como en la Etapa de Operación y Mantenimiento, y la Etapa de reversión, así como también las labores



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

complementarias y la asunción de los riesgos de construcción, geotécnicos, geológicos, ambientales, emergencias, de operación, administrativos, financieros y todos los demás que se desprenden de las obligaciones del Concesionario de manera global; razón por la cual, no es posible discriminar los costos por actividades ni jurisdicción territorial en los contratos de concesión, tal como sí ocurre en un contrato de obra pública.

Adicionalmente, no es posible compartir el modelo financiero debido a que estos documentos poseen reserva legal, se comparte enlace donde se mencionan los documentos que posee reserva legal:

https://www.ani.gov.co/sites/default/files/indiceinformacionclasificadareservada_aprobado_0.pdf

“9. ¿Cuál es el alcance de los estudios y diseños del nuevo trazado ejecutados en el marco del contrato de concesión 002 de 2010? Describa cada uno de los entregables, remita los documentos de aprobación, resumen ejecutivo de estos y plano donde se evidencie el tramo diseñado.”

La Ruta del Sol – sector 1, compuesto por el tramo 1 (5 km) desde el intercambiador San Miguel hasta el portal de Entrada del túnel 8, además del tramo 2 (2A y 2B) más la variante Guaduas, fueron Revertidos desde la Agencia Nacional de Infraestructura ANI al Instituto Nacional de Vías INVIAS, con fecha 15 de septiembre del 2022.

El Tramo 2, se construyó de acuerdo con los Diseños propuestos y aprobados al CONSORCIO VIAL HELIOS en la etapa de Estudios y Diseños, realizados entre los años 2010 al 2011.

El tramo 1, fue objeto de una modificación de trazado del tramo completo, es decir, entre Villeta a Guaduas, lo cual fue analizado y aprobado de la siguiente forma: El Contrato de Concesión No 002 de 2010 fue suscrito por el INCO (hoy ANI) con el CONSORCIO VIAL HELIOS el 14 de enero del 2010 y con Acta de Inicio firmada el 8 de junio de 2010, para que, por su cuenta y riesgo, elabore los diseños, financie, obtenga las Licencias Ambientales y demás permisos, adquiera los predios, construya, opere y mantenga el Sector 1 del Proyecto Vial Ruta del Sol.



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

Documento firmado digitalmente



GTEC



Tramo I

Intercambiador San Miguel al portal de entrada del túnel 8.

Tramo con Estudios y Diseños Fase III de alternativa al trazado contractual. En Fase de Construcción en lo correspondiente al subtramo comprendido desde el portal de entrada del Túnel 8 hasta la Intersección San Miguel, objeto del Otrosí No. 8 celebrado al contrato de Concesión, que comprendía la construcción de:

- Un par de túneles de 1.870 m. de longitud promedio cada uno. o Un par de puentes de 100 m. cada uno.
- La Intersección San Miguel que incluye las respectivas conectantes y dos puentes de 20 m. cada uno.
- Doble calzada en superficie a cielo abierto de 2.870 m. cada calzada. o Estación de Peaje en el K21.
- Estación de Pesaje Fija en la Variante de Guaduas en el sentido de ingreso del proyecto
- Gestión Predial, Social, Ambiental, Campamentos, Vías Industriales, Z E'S, E p es-Accesos e Interferencias del subtramo.
- Licenciamiento Ambiental del Tramo 1.
- En referencia al Otrosí No.8, el Concesionario realizó modificaciones a los diseños de los puentes propuestos quedando así:

- Puente El Chocho:

Calzada Izquierda: Posee una subestructura metálica y solo una luz, para una longitud total de 50m y un ancho de 12m.

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

Calzada Derecha: Posee una subestructura de hormigón armado y vigas postensadas, con siete (7) luces variables que van entre 19 m y 40 m para una longitud total de 260 m. y un ancho de 12 m.

- Puente Peaje: En el sector donde se proyecta la construcción del Peaje, se diseñó un puente con una subestructura de hormigón armado y vigas postensadas, de una sola luz para una longitud total de 40m y un ancho que abarca ambas calzadas de 54.70m.

Tramo II

Hacienda San Miguel – Hacienda El Korán (K21+600 - K78+300) Operación y Mantenimiento de Doble calzada proyectada y construida con Velocidad de Diseño de 80 Km/h hasta el K34+500 y de 90 Km/h hasta el K78+300.

- Cuenta con tercer carril en la calzada de ascenso en una longitud total de 15 km.
- Cuenta con tres intersecciones a desnivel (Guaduro, Dindal y El Korán)
- Cuenta con treinta y un pares de puentes a lo largo del tramo que cubren una longitud total de la doble calzada de 3,5 Km.
- Cuenta con un par de túneles que cubren una longitud total de la doble calzada de 0,3 km.
- Cuenta con un Centro de Control Operativo para el monitoreo de todo el tramo.
- Incluye un Centro de Servicios y Atención al Usuario en la zona de El Korán.
- Incluye una Estación de Pesaje y una Estación de Peaje con diez pasos vehiculares.
- Variante de Guaduas Operación y Mantenimiento (Conexión Hacienda San Miguel - Carretera Nacional 5008). 3,3 km de calzada sencilla bidireccional que incluye tres (3) puentes sencillos con una longitud total de 161 m.
- Pavimentación carretera existente Dindal - Caparrapí con una longitud de 16,8 km.
- Construcción Estación de Pesaje Variante Guaduas.

Se adjunta copia del Acta de entrega suscrita entre el concesionario y la ANI, la cual fue suscrita el 15 de septiembre de 2022, en la cual se detallan todos los bienes y elementos que componen el proyecto Ruta del Sol Sector 1 ejecutado y operado por el Concesionario.

“10. ¿Cuál fue el costo de los estudios y diseños relacionados en el punto anterior?”

Según lo estipulado en el Otrosí No.6 al contrato de Concesión No 002 de 2010, los gastos para los Estudios y Diseños de la nueva definición del tramo 1 para llevarlos a Fase III, fue de \$15.000.000.000 pesos corrientes, entendiéndose que el otrosí fue suscrito el 1 de diciembre de 2014.

“11. ¿La alternativa diseñada por el concesionario contempló el análisis de alternativas realizado por la ANI y la Sociedad Colombiana de Ingenieros? ¿Tuvo aprobación previa de la ANI la alternativa diseñada por el concesionario? Remita las aprobaciones o documentos que permitieron decidirse por esa alternativa.”

La estimación de las obras a construir para todos los tramos se determinó inicialmente con la presentación de los estudios iniciales en marzo del 2011, donde de acuerdo con los Estudios y Diseños presentados por el Concesionario, se contemplaron 3 alternativas:

- Alternativa 1: Proyecto definido con base en el estudio de factibilidad elaborado por la IFC-Euro estudios y con el cual se desarrolló el proceso licitatorio.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

- Alternativa 2: Proyecto desarrollado por el Concesionario – Consorcio Vial Helios, a nivel de estudios de detalle, enmarcado dentro de las limitaciones contractuales.
- Alternativa 3: Proyecto desarrollado por el Concesionario – Consorcio Vial Helios, planteando la modificación del trazado en el tramo 1, para disminuir las limitaciones encontradas en el trazado contractual, especialmente las relacionadas con la complejidad geológica y geotécnica del Sector entre el K0+000 y el K15+400.

Sin embargo, debido a la Ola Invernal denominada Fenómeno de La Niña que se presentó en los primeros meses de 2011 y por los efectos que tal fenómeno causo al terreno, el Tramo 1 del proyecto el cual discurría entre Villeta (Intersección El Cune donde inicia el Sector 1) y Guaduas (Intersección San Miguel donde termina el Tramo 1 del Sector 1) no se ejecutó en ese momento, requiriendo adelantar posteriormente en el 2015 unos nuevos Estudios y Diseños del Tramo 1, a partir de los cuales se estableció un nuevo trayecto y obras a ejecutar.

Es así, que el CONSORCIO VIAL HELIOS inicialmente adelanto las actividades de construcción en el tramo 2 del proyecto, el cual se emplazó entre el Intercambiador de San Miguel localizado en el Municipio de Guaduas hasta el Intercambiador del Korán localizado en inmediaciones de Puerto Salgar, obras que se ejecutaron entre diciembre del 2011 a diciembre de 2014.

Posteriormente, en enero de 2015 se dio inicio al desarrollo de los Estudios y Diseños para el nuevo trazado del Tramo 1 por parte del Consultor CONCOL mediante el Contrato de Prestación de Servicios (CVH-330-2015) “Estudios y Diseños Fase III Tramo 1 Villeta (El Cune) – Guaduas (Hacienda San Miguel), proceso que se desarrolló hasta abril de 2016 dentro de la etapa de preconstrucción del tramo 1 con la radicación en la ANI por parte del Consultor de los diseños, informes y anexos correspondientes.

Es así, que el Concesionario inició actividades de construcción del Tramo 1 en los puentes de la Intersección de San Miguel el 16 de junio de 2016 y posteriormente en el emportalamiento de salida del túnel 8 en septiembre de 2016, dando inicio a ambas obras cuando aún se encontraba en la etapa de preconstrucción y respecto a las cuales la Interventoría evidenció desde sus inicios las modificaciones por parte del CONSORCIO VIAL HELIOS respecto a los diseños entregados por la ANI.

Las obras del Tramo 1, fueron ejecutadas por el CONSORCIO VIAL HELIOS hasta mayo de 2021, período en el cual se identificaron diferentes modificaciones a los diseños vigentes y las cuales fueron detalladas en diferentes comunicaciones remitidas a la ANI y finalmente consolidadas dentro del informe final de construcción remitido a la Agencia mediante comunicación CZMV-2- 283-0566-21 con radicado ANI No. 20214090665932 del 16 de junio de 2021.

A continuación, se describen y relacionan las obras finalmente ejecutadas en cada uno de los tramos contemplados en el Contrato de Concesión No. 002 del 14 de enero del 2010 y sus posteriores Otrosí modificatorios.

Obras construidas Tramo 2:

Conforme ya se mencionó, el proyecto inició con la ejecución del Tramo 2, el cual se dividió en dos sub tramos denominados tramo 2A y 2B. El tramo 2A inició en el Intercambiador San Miguel con dirección preferencial Sur - Norte hacia la población de Guaduoero, donde se construyó el Intercambiador Guaduoero. A partir de ese punto, el tramo continuó hacia los alrededores de la población de Dindal donde se construyó el Intercambiador vial Dindal y se desprende el ramal denominado Acceso a Caparrapí.

Agencia Nacional de Infraestructura

Dirección: Calle 24A # 59 - 42, Bogotá D.C., Colombia

Conmutador: (+57) 601 484 88 60

Línea Gratuita: (+57) 01 8000 410151



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

Documento firmado digitalmente



GTEC



El proyecto siguió manteniendo su dirección Sur – Norte, llegando hasta el sector de San Ramón Bajo en el K51+680 (abscisado de construcción), donde inició el tramo 2B hasta el sector de Córdoba, sector en el cual se construyó un túnel denominado Las Lajas, compuesto por dos tubos unidireccionales, para continuar finalmente hasta los alrededores de la Hacienda El Korán, ubicada al Norte de Puerto Salgar, con abscisado K78+300 (abscisado de construcción), donde se localiza un intercambiador vial que conecta con el Sector 2 del Proyecto Vial Ruta del Sol.

El proyecto incluyó, además la construcción de la Variante a Guaduas, de una extensión de 2.6 km. y 3 puentes, la cual forma parte de la Ruta 5008B y la pavimentación de la vía que conduce al casco urbano del Municipio de Caparrapí, en una extensión de 16,3 km., la cual forma parte de la Ruta 50CN1.

Las obras construidas por el CONSORCIO VIAL HELIOS en el Tramo 2 del Sector 1 del proyecto corresponden a las mencionadas en el Acta de Terminación de la Fase de Construcción del Contrato de Concesión se estableció el 3 de diciembre de 2014. La reversión al INVIAS se efectuó el 15 de septiembre de 2022 acorde al acta de reversión y entrega, suscrita entre la ANI y el Instituto Nacional de Vías - INVIAS.

Obras construidas en el Tramo 1:

El alcance contractual inicialmente establecido en el contrato de Concesión No.002 de 2010, definía que el Tramo 1 iniciaría inmediatamente después del intercambiador vial El Cune, localizado en el municipio de Villeta (Cundinamarca) a una elevación de 887 msnm; y sus primeros 1.700 m discurrían sobre el corredor de la Carretera Nacional 5008 desde el PR 64 de ésta, hasta llegar al sitio donde se construiría el primero de los intercambiadores a desnivel del proyecto (Intercambiador Villeta), para a partir de ahí, internarse por el valle de la quebrada El Cune, incluyendo puentes y viaductos.

Sin embargo, a finales del año 2010 (último trimestre) y los primeros meses del año 2011 (primer cuatrimestre) se presentó en el país una Ola Invernal denominada Fenómeno de La Niña, que generó una controversia técnica entre la Agencia Nacional de Infraestructura y el Consorcio Vial Helios, por los efectos que tal fenómeno pudo causar al terreno por el cual discurría el Tramo 1 del proyecto, entre Villeta (Intersección El Cune donde inicia el Sector 1) y Guaduas (Intersección San Miguel donde termina el Tramo 1 del Sector 1).

Es por lo anterior, que las partes acordaron realizar una consulta con una firma internacional, reconocida y con experiencia y experticia en la atención de este tipo de problemáticas, para que, mediante la atención de una serie de interrogantes formuladas por las partes, se lograra establecer las incidencias, si las hubo, del Fenómeno de la Niña 2010 – 2011 en el Tramo 1 del Sector 1 del Proyecto Vial Ruta del Sol.

Para ello, acordaron entre la ANI y el Concesionario, con el acompañamiento del Ministerio de Transporte, acudir a un consultor internacional, para que emitiera un concepto, el cual además de tener carácter vinculante, dirimiera la controversia planteada.

El consultor contratado fue Gall Zeidler Consultants, quien emitió el concepto denominado “IMPACTO EN LAS CONDICIONES GEOMORFOLÓGICAS CAUSADO POR EL FENÓMENO DE LA NIÑA 2010-2011 EN EL ÁREA DEL PROYECTO RUTA DEL SOL SECTOR 1 TRAMO 1” en el

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

cual manifestó que las afectaciones por los fenómenos climáticos requerían el análisis de un nuevo trazado para el Tramo 1.

Por lo anterior, se estableció en el Otrosí No.8 del Contrato de Concesión, vincular a la firma ConCol como Subcontratista del Consorcio Vial Helios, como parte del objeto del Contrato de Prestación de Servicios (CVH-330-2015) para efectuar la elaboración de los Estudios y Diseños en Fase III del Tramo 1 Villeta (El Cune) – Guaduas (Hacienda San Miguel) en su nuevo trazado y definiendo las características de dicho tramo.

Si bien el Consultor ConCol realizó el nuevo diseño de todo el Tramo 1 del Sector 1 del proyecto vial Ruta del Sol, el objeto del Otrosí No.8 celebrado al contrato de Concesión estableció como alcance de las obras a ser ejecutadas por el Consorcio Vial Helios solamente el subtramo comprendido entre el portal de entrada del túnel 8 sentido Villeta - Guaduas (abscisado de construcción) hasta el Intercambiador de San Miguel, desafectando en dicho tramo las áreas de Pesaje y Servicio.

Por otro lado, estando en la etapa de construcción del tramo 1 por parte del Consorcio Vial Helios, se presentaron desplazamientos relevantes en las laderas excavadas en los sectores localizados en las abscisas K21+000 y K22+000 (abscisado de construcción), lo cual, luego de las mesas de trabajo y de las evaluaciones de los consultores especialistas del Concesionario e Interventoría, se llegó a la conclusión en conjunto con la ANI, de desafectar dichos sectores del contrato de construcción del tramo 1.

Es así, que mediante la tramitación del Otrosí No.14, del 21 de octubre de 2020, se definió realizar las desafectaciones de las obras que no serían parte del Contrato en forma definitiva, para lo cual se identificaron, ubicaron y cuantificaron esas obras de acuerdo a la propuesta estimada por el CONSORCIO VIAL HELIOS, las cuales se establecieron para los taludes del K21 y K22, así como también las obras de señalización, demarcación, seguridad vial, electromecánicos de todo el proyecto, edificios del CCO en el talud peaje y la línea de media tensión de energía eléctrica. Los tramos desafectados denominados K21 van desde la abscisa K20+980 (norte) y K21+280 (sur) para la calzada derecha y K20+947,50 (norte) y K21+260 (sur) para la calzada izquierda. Los tramos desafectados denominados como K22 van desde la abscisa K21+930 a la K22+260 (norte) para la calzada derecha y abscisa K21+900 al K22+240 (sur) para la calzada izquierda.

Respecto al sector del Peaje, dentro de la evaluación y cuantificación realizada entre el concesionario e Interventoría, se identificó que no era adecuado y prudente ejecutar las obras constructivas asociadas con las estructuras que componían la plaza de peaje ubicada frente al talud peaje, ya que bajo el mismo criterio de análisis para el resto de las desafectaciones del Tramo 1, se contempló no dejar obras que sean factibles de ser dañadas por distintos motivos y las cuales no entrarían en Operación en el corto y/o mediano plazo, siendo solo razonables de construir una vez que se empalmen estas obras desafectadas con el resto de la construcción de la carretera entre el portal de entrada del túnel 8 hasta Villeta, es decir, los restantes 18 km de la vía entre Villeta y el intercambiador San Miguel, para así completar en forma definitiva los 23 km.

El valor final de las obras desafectadas correspondió a \$65.558.619.134 a precios COP de diciembre de 2019.

Finalmente, el Tramo 1 del Sector 1 del proyecto y las obras construidas por el Consorcio Vial Helios en dicho trayecto, corresponden a las mencionadas en el Acta de Terminación de la Fase de Construcción del Contrato de Concesión No. 002 de 2010, la cual fue suscrita el 3 de diciembre de



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

2014. La reversión al INVIAS se efectuó el 15 de septiembre de 2022 acorde al acta de reversión y entrega, suscrita entre la ANI y el INVIAS.

“12. ¿Cuál es el avance en gestión socio-predial y licencias o permisos ambientales de acuerdo con los estudios y diseños ejecutados en el marco del contrato de concesión 002 de 2010?”

La gestión socio predial del proyecto Ruta del Sol I se dio por finalizada el día 15 de septiembre de 2022, fecha en la cual se hizo la reversión del Contrato, sin que a la fecha se encuentren actividades pendientes en esta área. En virtud de lo anterior, el avance de gestión socio predial es del 100%.

De acuerdo con los estudios y diseños del Contrato de Concesión No. 002 de 2010 los cuales fueron el soporte para el trámite y obtención de las licencias ambientales del proyecto, a la fecha se tiene que; las obras asociadas a la infraestructura vial ya fueron ejecutadas y se tienen vigentes actividades por las siguientes obligaciones ambientales establecidas en las licencias ambientales:

- Culminación de compensaciones forestales.
- Culminación de Inversión forzosa de no menos del 1%.
- Culminación de actividades de estabilidad en la Zona de Disposición de Materiales de Excavación - ZODME No. 3 del tramo 1.
- Entrega de informe definitivo sobre estabilidad de ZODMES y taludes del tramo 1.
- Cierre y abandono del campamento Casa Blanca.

“13. ¿Cuál ha sido a la fecha el costo de la Gestión socio-predial? ¿Cuál es el costo estimado faltante de este componente?”

PROYECTO RUTA DEL SOL SECTOR 1-TRAMO 2-SEGUIMIENTO RECURSOS

TRAMO	PAGOS REPORTADOS FIDUCIA Y CONCILIADOS CON EL CONCESIONARIO	
	VALOR PREDIOS REQUERIDOS	VALOR TOTAL GESTIÓN PREDIAL
TRAMO 2	\$ 17.779.351.084	\$ 17.440.076.985

PROYECTO RUTA DEL SOL SECTOR 1-TRAMO 1-SEGUIMIENTO RECURSOS

TRAMO	PAGOS REPORTADOS FIDUCIA Y CONCILIADOS CON EL CONCESIONARIO	
	VALOR PREDIOS REQUERIDOS	VALOR TOTAL GESTIÓN PREDIAL
TRAMO 1	\$ 2.402.394.223	\$ 2.451.074.179

Fuente: Subdirector Predial Interventoría- Área Técnica Ruta del Sol S1

Nota. De conformidad con el otrosí No. 8 al contrato de concesión, el valor de la gestión predial del tramo 1 fue asumido por el concesionario.

De acuerdo con la depuración de información que se viene realizando en desarrollo de la liquidación del contrato de concesión se encontró de al interior de la sabana predial se dejó el costo: traslado redes servicios públicos -predio 267- por valor de \$ 567.296.388. Dicho valor se descuenta al valor reportado con anterioridad.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

Los pagos efectuados con cargo a la gestión socio predial del proyecto Ruta del Sol I, fueron por el orden de \$ 314.226.876 efectuados así: Tramo 2 y 3 por orden de \$241.309.291, entre los años 2012 al 2014; Tramo 1 por valor de \$72.917.585, entre el 2016 al 2017. Lo anterior, atendiendo lo establecido en materia por la Resolución 545 de 2008 por concepto de factores de compensación socioeconómica. A la fecha, no se registran casos faltantes de pago por concepto asociado a este componente.

“14. Detalle el alcance del contrato VE 489-2021. Remita los documentos contractuales del mismo, informes de avance y plano donde se evidencie claramente el tramo en estudio.”

El objeto y el alcance del contrato VE-489-2021 son los siguientes:

OBJETO:

CONSULTORÍA ESPECIALIZADA PARA REALIZAR LA ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN Y VALIDACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS A NIVEL DE FACTIBILIDAD, DE LA ESTRUCTURACIÓN INTEGRAL (TÉCNICA, JURÍDICA, FINANCIERA, ADMINISTRATIVA, CONTABLE, PREDIAL, AMBIENTAL, SOCIAL Y DE RIESGOS) DEL CORREDOR BOGOTÁ-VILLETEA-EL KORÁN Y GUADUAS-PUERTO BOGOTÁ

ALCANCE DEL OBJETO:

El alcance del contrato de consultoría contempla, la actualización, complementación y la validación de los estudios y diseños, y las obligaciones específicas que se detallan en el Anexo 4 denominado “REQUERIMIENTOS TÉCNICOS, METODOLOGÍA Y PLAN DE CARGAS DE TRABAJO PARA EL DESARROLLO DEL CONTRATO DE CONSULTORÍA” y demás anexos y obligaciones generales establecidas en el presente documento, sus anexos y formatos, así como en el Contrato de Consultoría que será suscrito por las partes, sus modificaciones, apéndices, anexos y formatos.

Durante el desarrollo de la Consultoría, todos los productos mencionados en el Pliego de Condiciones, sus documentos y demás Anexos deberán ser aprobados por la Agencia Nacional de Infraestructura o por quien esta designe.

La actualización, complementación y validación de los estudios y diseños que sean desarrollados por el consultor pretenden minimizar la incertidumbre en el sector público y privado respecto del riesgo del proyecto, siendo por esto necesaria la suficiencia de la información y la eficacia de la misma en los estudios y diseños objeto de revisión, validación y complementación, los cuales al ser basados de igual manera en buenas prácticas nacionales e internacionales y otros mecanismos innovadores, minimizarán la incertidumbre en la ejecución del Proyecto.

Así mismo, el Estructurador Integral (E.I.), empleando su debida diligencia, tendrá la responsabilidad de actualizar, validar y complementar los estudios y diseños que componen la estructuración del proyecto y deberá efectuar el acompañamiento a la licitación del proyecto de Asociación Público-Privada - APP que se genere del presente Contrato de Consultoría. De igual manera, deberá presentar a la ANI para su corroboración y aceptación la propuesta de la estructuración técnica, jurídica, financiera, predial, social, ambiental y de riesgos, cumpliendo el alcance descrito en el Anexo 4.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

En este sentido, los alcances técnicos generales de la consultoría especializada están orientados a verificar, revisar, validar y complementar los estudios y diseños que deben desarrollar y fijar los aspectos del proyecto que se enuncian a continuación:

1. Los estudios de estructuración a nivel de Factibilidad, de carácter técnico, jurídico, financiero, predial, ambiental, social y de riesgos, que permitan el otorgamiento de una Concesión bajo el esquema de Asociación Público Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, Ley 1682 de 2013, Ley 1882 de 2018, sus decretos reglamentarios, y las normas que las modifiquen, sustituyan o adicionen, y que lleven a la contratación de un Concesionario que, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, operación, construcción, mantenimiento rutinario y periódico, explotación comercial y reversión del proyecto de infraestructura vial “BOGOTÁ-VILLETA- EL KORÁN Y GUADUAS -PUERTO BOGOTÁ”.
2. La gestión y acompañamiento a la Agencia Nacional de Infraestructura para la promoción ante los interesados del proyecto, así como la elaboración de los documentos técnicos, jurídicos, financieros, sociales, ambientales y de riesgo, sin limitarse a ellos, que se requieran para la ejecución del mencionado proyecto de infraestructura.
3. El estudio de pronósticos de demanda de tráfico.
4. El estudio de los ingresos potenciales que pueden ser fuente de retribución al futuro concesionario.
5. El estudio de los riesgos que se puedan derivar del proyecto, tanto públicos como privados y los mecanismos de mitigación que se puedan presentar.
6. Realizar la actualización, complementación y validación de todos los estudios y documentos técnicos, jurídicos, financieros, prediales, ambientales, sociales y de riesgos que se requieran de conformidad con la ley nacional e internacional para llevar a cabo la factibilidad del proyecto. Las redes y activos de servicios públicos, los activos e infraestructura de la industria del petróleo y la infraestructura de tecnologías de la información y las comunicaciones;
7. El análisis si se requiere, del patrimonio urbano, arquitectónico, cultural y arqueológico;
8. El análisis socioambiental;
9. La identificación de los recursos, bienes o áreas objeto de autorización, permiso o licencia ambiental o en proceso de declaratoria de reserva, exclusión o áreas protegidas;
10. La identificación de los inmuebles sobre los cuales recaigan medidas de protección al patrimonio de la población desplazada y/o restitución de tierras, conforme a lo previsto en las Leyes 387 de 1997 y 1448 de 2011 y demás disposiciones que las modifiquen, adicionen o complementen;
11. La identificación de las comunidades étnicas establecidas;
12. La identificación de los Títulos mineros en procesos de adjudicación, otorgados, existentes y en explotación;

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

13. Diagnóstico predial o análisis de predios objeto de adquisición.

14. El estudio tarifario, que incluya:

- Viabilidad técnica
- Viabilidad operativa del proyecto
- Viabilidad financiera
- Viabilidad económica y social.
- Socialización de tarifas con usuarios y comunidades

Si durante la vigencia del contrato se modifican los requisitos establecidos en la Ley aplicable para estructurar un proyecto en factibilidad, el consultor deberá realizar dichos ajustes como parte de sus obligaciones contractuales y dentro de la remuneración establecida en el contrato.

En ese sentido, el estudio se dividirá en cuatro fases que se enuncian a continuación, las cuales se encuentran desarrolladas en el Anexo 4 “Requerimientos Técnicos, Metodología y Plan de Cargas de Trabajo para el desarrollo del Contrato de Consultoría” así:

FASE I - Debida Diligencia y Propuesta de Estructuración Integral.

FASE II - Actualización, complementación, validación y presentación de la Estructuración Integral a Factibilidad (Estudios y diseños, técnico, ambiental, social, predial, legal y Financiero) y estudio de Tráfico.

FASE III - Aprobaciones de Ley, Documentos contractuales para la licitación, Reportes Finales e Informe Final de Estructuración.

FASE IV - Proceso de Promoción y acompañamiento en la etapa de selección y adjudicación del Contrato APP.

Se anexan los siguientes documentos:

- 1) ANEXO 2 MINUTA DE CONTRATO CONSULTORÍA MÓDULO 3 - CONTRATO CONSULTORÍA No. VE-489-2021.
- 2) ANEXO 4 REQUERIMIENTOS TÉCNICOS METODOLOGÍA PLAN CARGAS MÓDULO 3.
- 3) ANEXO 4A APÉNDICE TÉCNICO ETAPA FACTIBILIDAD MÓDULO 3.
- 4) OTROSÍ No. 1 AL CONTRATO VE-489-2021.
- 5) OTROSÍ No. 2 AL CONTRATO VE-489-2021
- 6) OTROSÍ No. 3 AL CONTRATO VE-489-2021
- 7) OTROSÍ No. 4 AL CONTRATO VE-489-2021
- 8) Oficio de la Interventoría del 15/12/22 con radicado ANI 20224091410772, en el que solicita suspensión del contrato de Interventoría, remite solicitud de prórroga del contrato VE-489-2021 por parte del estructurador, y genera informe con el estado de los productos.

Adicionalmente, se puede consultar más información sobre el proyecto, incluido el mapa con el trazado aproximado, en el aplicativo ANISCOPIO de la ANI, mediante el siguiente link:

<https://aniscopeio.ani.gov.co/reportes/carreteros/ficha5g/183>

“15. Envíe toda la información relacionada con el proceso para la nueva licitación que permitirá finalizar la construcción de la Ruta del Sol Sector I. Cronograma, costo estimado, permisos necesarios pendientes, etc.”



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

En consideración a que este proyecto se encuentra en etapa de estructuración, aún no se cuenta con documentos definitivos para la licitación de la futura concesión. Una vez se surta la fase de aprobaciones de las entidades competentes se dará apertura al proceso de licitación que contendrá toda la documentación e información que este tipo de proceso requiere.

“16. ¿Se han dimensionado desde la ANI los impactos socioeconómicos que tiene para el país el atraso en la entrega de este corredor? ¿Cuál ha sido el resultado? Por favor remitir la información en archivos editables de formato abierto.”

Si bien el corredor inicialmente contratado por las eventualidades expresadas no fue posible construirlo, se debió buscar una nueva alternativa de trazado, se obtuvieron los estudios y diseños y el corredor en su totalidad licenciado ambientalmente.

Lo redefinido en el Contrato de concesión No. 002 de 2010 fue construido en su totalidad y actualmente con base de estos avances se encuentra en la última fase de la estructuración del corredor faltante.

“17. ¿Qué autoridades ambientales intervienen en la emisión de permisos o licencias para la ejecución del proyecto? ¿Hay gestiones pendientes de respuesta ante las autoridades ambientales?”

Para el proyecto Ruta del Sol Sector 1 se tienen como Autoridades Ambientales competentes la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA y la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR. Los pasados meses de marzo y abril de 2023 la ANLA aprobó la compra de predios para inversión forzosa de no menos del 1%, pero negó la línea de inversión del plan maestro de Acueducto y Alcantarillado, por lo que el Concesionario se encuentra revisando con la CAR la viabilidad ambiental para compra de predios adicionales.

“18. Qué gestiones se encuentran pendientes de respuesta ante las autoridades ambientales. ¿En cabeza de que quien están los tramites de permisos y/o licenciamiento ambiental?” (sic)

Dada la etapa actual del proyecto Ruta del Sol Sector 1 (Liquidación), no se tienen trámites en curso para la obtención de permisos o licencias ambientales, el proyecto obtuvo todos los permisos y licencias ambientales para su ejecución.

“19. ¿Cuáles son las medidas que ha tomado y tomará la ANI para evitar que la nueva licitación tenga problemas de licenciamiento o permisos ambientales como ocurrió en el contrato de concesión 002 de 2010 y otros contratos que la ANI ejecuta en el departamento de Cundinamarca?” (sic)

En atención a la pregunta se informa que, en el marco del Contrato de Concesión 002 de 2010, el Concesionario Consorcio Vial Helios tramitó y obtuvo la licencia ambiental que será empleada para los fines de construcción del sector Villeta – Guaduas. Dicha licencia ambiental se encuentra contenida en el expediente LAM8806 y actualmente está bajo la titularidad de la ANI, por lo que, en el marco de la contrato de concesión de quinta generación, está previsto que el Concesionario deberá suscribir los documentos para aceptar la cesión total de la citada licencia ambiental, con lo cual ya cuenta con la viabilidad ambiental para iniciar las actividades de construcción de las unidades funcionales correspondientes al Tramo Villeta – Guaduas, una vez finalice la fase de Preconstrucción.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

Complementariamente, para los otros contratos que la ANI ejecuta en el Departamento de Cundinamarca se tiene lo siguiente:

Proyecto	Observación
ALO SUR	Desde la etapa de estructuración se elaboraron las minutas de cesión de las licencias ambientales requeridas por el proyecto, las cuales deberán ser objeto de modificación por parte del respectivo concesionario, de acuerdo con los alcances previstos en el Contrato de Concesión.
Accenorte Fase I	Proyecto en fase de construcción, cuenta con las licencias y permisos ambientales requeridos para las intervenciones; no obstante, la UF3 denominada "Carretera de los Andes" fue objeto de medidas cautelares debido a la decisión del Tribunal Contencioso Administrativo de Cundinamarca en Auto del 18 de marzo/21 de suspender la Licencia Ambiental otorgada mediante Resolución No.2189 del 27 de noviembre de 2018, dentro del proceso de Acción Popular interpuesta por la Personería municipal de Chía, Cundinamarca, en contra de la ANLA, ANI, CAR y ACCENORTE. Las obras estuvieron suspendidas desde el 18 de marzo/21 hasta el 1 de marzo/22 como consecuencia del Auto del 17 de enero/22 proferido por el Tribunal, resaltando que las obras en el sector del predio Las Veguitas continúan siendo objeto de medidas cautelares.
Accenorte Fase II	En la etapa de estructuración se adelantaron trámites ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales a fin de identificar la necesidad, o no, de tramitar diagnóstico ambiental de alternativas. Dicho pronunciamiento es el insumo base para los estudios de impacto ambiental requeridos para las unidades funcionales de la 1 a la 6. Complementariamente, en el apéndice técnico ambiental quedó establecida la obligación del aceptar la licencia ambiental existente para la construcción de la Variante Sopó, la cual corresponde a la Unidad Funcional 7.
Troncal del Magdalena Medio I	Desde la etapa de estructuración se elaboraron las minutas de cesión de las licencias ambientales requeridas por el proyecto, las cuales deberán ser objeto de modificación por parte del concesionario, de acuerdo con los alcances previstos en el Contrato de Concesión.
Bogotá – Villeta	Proyecto en operación ya cuenta con las licencias ambientales
Perimetral de Oriente de Cundinamarca	Proyecto en etapa constructiva y cuenta con los permisos y licencias ambientales necesarios para la intervención, sin embargo, para adelantar las obras constructivas de las UF 4 y 5 se requiere gestionar el levantamiento de suspensión de algunos de los permisos de aprovechamiento de recursos naturales renovables con las Autoridades Ambientales Regionales, en especial, con CORPORINOQUIA.
Chirajara-Fundadores	Proyecto en operación ya cuenta con las licencias y permisos ambientales.
Transversal del Sisga	Proyecto en etapa constructiva y cuenta con los permisos ambientales necesarios para la intervención,
Bogotá (Fontibón) - Facatativá – Los Alpes	Proyecto en operación e iniciando su etapa de reversión, el contrato de concesión finaliza en marzo de 2024. Cuenta con Licencia Ambiental Ordinaria y permisos ambientales con la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca- CAR.
Briceño - Tunja - Sogamoso	El Proyecto cuenta con 18 trayectos de los cuales 8 se encuentran en el Departamento de Cundinamarca, desde Briceño hasta Villapinzón. El proyecto se encuentra en etapa de Operación y cuenta con Licencia Ambiental.

De otra parte, es importante señalar que, dentro de los pliegos de licitación de los contratos de consultoría para la estructuración de los contratos de consultoría, está incluidas varias obligaciones que están orientadas a reducir la incertidumbre sobre la viabilidad ambiental de los proyectos, dentro de las que se incluyen:

Gestión Ambiental: El Consultor tendrá a su cargo todas las actividades tendientes a cumplir con los Términos de referencia para la elaboración del trámite requerido para obtener el pronunciamiento de la Autoridad Ambiental competente para cada uno de los tramos que así lo requieran; tendrá realizar los acercamientos con las autoridades nacionales, regionales y locales que resulten necesarios para cumplir con el objeto del contrato, deberá remitir la información que solicite la Agencia en especial la relacionada



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

con la cuantificación de las obligaciones ambientales pendientes de cumplimiento de las licencias ambientales que serán objeto de sesión al concesionario, costos que deberán incluirse en el modelo financiero del proyecto, deberán apoyar a la ANI en la elaboración de las matrices de sesión, en la identificación y cuantificación de las obligaciones pendientes de cumplimiento no solo de licencias ambientales sino también de levantamientos de veda. (SIC).

Asimismo, en el sub numeral 6, del numeral 7, Ibidem, se establece como parte de los lineamientos, requisitos y productos que deberá seguir y entregar el Consultor, lo siguiente:

Identificar las aprobaciones, licencias y autorizaciones requeridas para el Proyecto, incluyendo aquellos asuntos relacionados con temas administrativos, sociales y ambientales, así como asumir los costos que se generen por la obtención de las licencias, permiso u cualquier otro documento que se requiera para tener las autorizaciones ambientales.

En el mismo sentido, en los documentos contractuales del contrato de consultoría se establecen lineamientos, requisitos, obligaciones y productos que buscan garantizar que el consultor adelante las gestiones correspondientes para identificar las licencias y permisos ambientales requeridos para el desarrollo del proyecto.

“20. ¿Cuál ha sido el monto de recaudo de peajes desde la fecha de inicio del contrato hasta hoy? Detállelo por estación de peaje, por tipo de vehículo y por año en pesos corrientes y constantes de acuerdo con el año de referencia para las proyecciones realizadas en el marco del contrato. Por favor remitir la información en archivos editables de formato abierto.”

En el sector habilitado de la Ruta del Sol Sector 1, entre el municipio de Guaduas y el intercambiador el Korán solo existe un (1) peaje denominado “Peaje El Korán” ubicado en el PR 3+299.80 al PR3+413.60 por la calzada derecha y PR 3+266.00 al PR 3+379.20 por la calzada izquierda, el recaudo del mismo comenzó desde el 9 de noviembre de 2014 cuando se dio al servicio el corredor vial. A continuación, se presentan el resumen del recaudo realizado desde el inicio de la operación hasta el día 15 de septiembre de 2022, fecha en la cual se realizó la reversión del proyecto y se entregó el corredor vial al Instituto Nacional de Vías INVIAS para su respectiva administración.

AÑO	PAGOS EN EFECTIVO											
	Categorías											
	I	IE	II	IIIE	IIIP	IIIG	IV	V	VI	E.A	E.G	E.R.A
2014	\$10.200	\$0	\$14.300	\$0	\$20.200	\$20.200	\$42.300	\$52.600	\$62.200	\$7.200	\$5.200	\$7.000
2015	\$10.600	\$2.300	\$14.800	\$2.300	\$20.900	\$20.900	\$43.800	\$54.500	\$64.500	\$7.500	\$5.400	\$7.300
2016	\$11.300	\$2.500	\$15.800	\$2.500	\$22.300	\$22.300	\$46.800	\$58.200	\$68.900	\$8.000	\$5.800	\$7.800
2017	\$11.900	\$2.600	\$16.700	\$2.600	\$23.600	\$23.600	\$49.500	\$61.500	\$72.900	\$8.500	\$6.100	\$8.200
2018	\$12.400	\$2.700	\$17.400	\$2.700	\$24.600	\$24.600	\$51.500	\$64.000	\$75.900	\$8.800	\$6.300	\$8.500
2019	\$12.800	\$2.800	\$18.000	\$2.800	\$25.400	\$25.400	\$53.100	\$66.000	\$78.300	\$9.100	\$6.500	\$8.800
2020	\$13.300	\$2.900	\$18.700	\$2.900	\$26.400	\$26.400	\$55.100	\$68.500	\$81.300	\$9.400	\$6.700	\$9.100
2021	\$13.500	\$2.900	\$19.000	\$2.900	\$26.800	\$26.800	\$56.000	\$69.600	\$82.600	\$9.600	\$6.800	\$9.200
2022	\$14.300	\$3.100	\$20.100	\$3.100	\$28.300	\$28.300	\$59.100	\$73.500	\$87.200	\$10.100	\$7.200	\$9.700



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

AÑO	PAGOS CON TELEPEAJE								
	Categorías								
	I	IE	II	IIE	IIIP	IIIG	IV	V	VI
2014	\$10.200	\$0	\$14.300	\$0	\$20.200	\$20.200	\$42.300	\$52.600	\$62.200
2015	\$10.600	\$2.300	\$14.800	\$2.300	\$20.900	\$20.900	\$43.800	\$54.500	\$64.500
2016	\$11.300	\$2.500	\$15.800	\$2.500	\$22.300	\$22.300	\$46.800	\$58.200	\$68.900
2017	\$11.900	\$2.600	\$16.700	\$2.600	\$23.600	\$23.600	\$49.500	\$61.500	\$72.900
2018	\$12.400	\$2.700	\$17.400	\$2.700	\$24.600	\$24.600	\$51.500	\$64.000	\$75.900
2019	\$12.800	\$2.800	\$18.000	\$2.800	\$25.400	\$25.400	\$53.100	\$66.000	\$78.300
2020	\$13.300	\$2.900	\$18.700	\$2.900	\$26.400	\$26.400	\$55.100	\$68.500	\$81.300
2021	\$13.500	\$2.900	\$19.000	\$2.900	\$26.800	\$26.800	\$56.000	\$69.600	\$82.600
2022	\$14.300	\$3.100	\$20.100	\$3.100	\$28.300	\$28.300	\$59.100	\$73.500	\$87.200

“21. ¿Cuál es el estado de demanda interpuesta por el CONSORCIO VIAL HELIOS contra la ANI, radicada ante el Centro de arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá?”

El 28 de junio de 2021, el Concesionario presentó ante la Cámara de Comercio de Bogotá demanda arbitral en contra de la ANI, la cual se identifica con el radicado No. 131704. Esta demanda inicial fue admitida por el Tribunal mediante Auto No. 3 del 20 de septiembre de 2021.

Por su parte la ANI el 22 de octubre de 2021 contestó la demanda inicial presentada por la Demandante y a su vez, el 28 de octubre de 2021 presentó ante el Tribunal de Arbitramento una demanda de reconvenición en contra del CONSORCIO VIAL HELIOS. Mediante Auto No. 6 de 29 de octubre de 2021, el Tribunal admitió la Demanda de Reconvenición de la ANI.

Posteriormente, el Consorcio presentó reforma a dicha demanda el 1º de diciembre de 2021 y el 24 de diciembre de 2021 contestó la demanda arbitral reformada por parte del Consorcio.

Como resultado de una serie de acercamientos entre la ANI y el CONSORCIO VIAL HELIOS, el día 15 de febrero de 2022 las partes suscribieron Acuerdo Conciliatorio Parcial, el cual fue presentado por las partes ante el Tribunal en audiencia el día 21 de febrero de 2022, mismo que fue aprobado íntegramente mediante Auto No. 30 del 1º de junio de 2022.

El 2 de junio de 2022 el Tribunal dio continuación a la Audiencia de Conciliación y la continuación del proceso arbitral respecto de las pretensiones y excepciones que no fueron conciliadas, ni renunciadas, ni desistidas. En la misma oportunidad, y conforme a lo estipulado en el artículo 25 de la Ley 1563 de 2012, el Tribunal procedió a la fijación de honorarios y gastos correspondientes a dicho Proceso.

El 15 de julio de 2022, y luego de haberse acreditado el pago de honorarios y gastos del proceso, se llevó a cabo Primera Audiencia de Trámite, oportunidad donde el Tribunal se declaró competente para dirimir las pretensiones y excepciones que no fueron conciliadas, ni renunciadas, ni desistidas y decretó la práctica de las pruebas solicitadas por las partes.

El periodo probatorio transcurrió hasta el pasado 20 de enero de 2023, momento en que se dio por cerrada la etapa probatoria por haberse practicado en su totalidad las pruebas decretadas por el Tribunal.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

El pasado 1º de marzo de 2023 se llevó a cabo audiencia de alegatos de conclusión y como se mencionó en el punto 3, el laudo arbitral fue proferido el 26 de mayo de 2023 y su decisión quedó en firme el 2 de junio de 2023.

“22. ¿Cuáles son las pretensiones del concesionario en esta demanda?”

La demanda interpuesta por el CONSORCIO VIAL HELIOS contra la ANI, con radicado No. 131704 del 28 de junio de 2021 la cual fue objeto de reforma el 1º de diciembre de 2021, contiene un grupo de pretensiones por un valor total de \$ 227.947.986.219 y en la reforma por \$79.382.074.676 las cuales se describen a continuación:

No.	PRETENSIONES
C	EL INCUMPLIMIENTO DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA AL NO APORTAR LAS VIGENCIAS EN LA “CUENTA APORTES INCO” DEL CONTRATO DE CONCESIÓN No.002 DE 2010 DE MANERA COMPLETA Y EN LA OPORTUNIDAD CONTRACTUALMENTE ESTABLECIDA
D	EL INCUMPLIMIENTO DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA EN EL PAGO DE LOS HITOS No. 74, 75, 76, 77, 78, 79 Y 80 DEL PROYECTO
E	LOS RENDIMIENTOS FINANCIEROS GENERADOS EN LA “CUENTA APORTES INCO” ADEUDADOS POR PARTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
F	LAS OBRAS EJECUTADAS POR PARTE DEL CONSORCIO VIAL HELIOS QUE NO HAN SIDO PAGADAS POR PARTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA <ol style="list-style-type: none"> 1. Obras ejecutadas por el Consorcio Vial Helios en el Túnel 8. 2. Obras de estabilización en la Doble Calzada - Tramo 1.
G	ESTUDIOS Y DISEÑOS REALIZADOS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y ESTABILIZACIÓN DEL TRAMO 1 DEL PROYECTO.
H	INESTABILIDAD TALUD PEAJE Y AFECTACIONES POR PARO NACIONAL
I	OBLIGACIONES AMBIENTALES, PREDIALES Y SOCIALES A CARGO DEL CONSORCIO VIAL HELIOS Y FONDEO DE SUBCUENTA DE INTERVENTORIA

Sin perjuicio de lo anterior, cabe destacar que el día 15 de febrero de 2022 las partes suscribieron un acuerdo conciliatorio en el marco de dicho proceso arbitral, el cual fue aprobado por el tribunal el 1º de junio de 2022. En dicho acuerdo se pactó:

SEGUNDO: LAS PARTES acuerdan conciliar la pretensión correspondiente al pago que le corresponde a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA por concepto de la construcción de los hitos No. 78, 79, 80 y 81, por un valor total de VEINTICUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y OCHO MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL TRESCIENTOS PESOS (\$24.848.847.300) a pesos de diciembre de 2008 valor que corresponde al saldo pendiente por aportar por concepto de construcción de los hitos ya identificados- Valor que se reconocerá de la siguiente manera:

(...)

TERCERO: LAS PARTES acuerdan conciliar las pretensiones correspondientes a actividades adicionales ejecutadas por el CONCESIONARIO en Tramo 1, a saber: a) Portal entrada túnel 8, b) Portal salida túnel 8, c) obras al interior del túnel 8, d) doble calzada frente 4, e) Doble calzada estación peaje, f) doble calzada frente 1, por valor total de VEINTISIETE MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y CUATRO MILLONES TRESCIENTOS CINCUENTA Y NUVE MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE PESOS (\$27.464.359.859) a pesos de octubre de 2015, los cuales se indexan a enero de 2022 dando un valor a pagar de TREINTA Y CINCO MIL CIENTO SETENTA Y OCHO MILLONES DOSCIENTOS CINCUENTA Y UN MIL SEICIE TOS OCHENTA Y NUEVE PESOS (\$35.178.251.689), como se detalla en la siguiente tabla. LA ANI en debida forma hará la oferta de pago con TES al concesionario, oferta que realizará a partir de la aprobación del presente acuerdo conciliatorio por el Tribunal de Arbitramento.

Concepto	Valor a octubre 2015	IPC Octubre 2015	IPC enero 2022	Valor indexado
Valor obras adicionales	\$ 27.464.359.859	86,98	111,41	\$ 35.178.251.689

(...)



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000281071**

20235000281071

Fecha: **09-08-2023**

CUARTO: LAS PARTES acuerdan conciliar la pretensión correspondiente al costo de elaboración, ajustes y/o complementaciones a los Estudios y Diseños requeridos para la ejecución de las Obras del Tramo I del Proyecto Vial Ruta del Sol Sector 1, elaborados por Ingeniería y geotecnia IGL específicamente para los taludes K21 y K22 por un valor total QUINIENTOS CUARENTA Y CINCO MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL NOVENTA Y OCHO PESOS (\$545.482.098) a valores de diciembre de 2019, los cuales se indexan a enero de 2022 dando un valor a pagar de QUINIENTOS OCHENTA Y CINCO MILLONES CUATROCIENTOS SETENTA Y TRES MIL SEISCIENTOS OCHO PESOS (\$585.473.608), como se detalla en la siguiente tabla, pago que se realizará, con los recursos disponibles en la subcuenta de soporte contractual Cuenta de Ahorros Bancolombia No. 031-096012-59, para lo cual, LA AGENCIA realizará el trámite interno correspondiente para dar orden de pago a la Fiduciaria Bancolombia -Patrimonio autónomo Ruta del Sol Sector 1 cancelando el valor indexado a favor del Consorcio Vial Helios en la cuenta de ahorros 031-000523-68 de SERVICIO A LA DEUDA en el Patrimonio Autónomo Ruta del Sol Sector Uno.

Concepto	Valor a diciembre 2019	IPC Diciembre 2019	IPC enero 2022	Valor indexado
Estudios y Diseños	\$ 545.482.098	103,80	111,41	\$ 585.473.608

QUINTO: LAS PARTES acuerdan conciliar la pretensión correspondiente al reconocimiento por afectación a ingresos de peajes por pandemia Covid-19 por un valor total de TRES MIL NOVECIENTOS TREINTA Y CUATRO MILLONES SEISCIENTOS CUARENTA Y CUATRO MIL DOSCIENTOS VEINTIDÓS PESOS (\$3.934.644.222) a valores de 2020. Los cuales se pagarán a favor del Consorcio Vial Helios de conformidad con el acuerdo suscrito entre la ANI y los concesionarios de modo carretero por los efectos del COVID-19 y el artículo 15 del decreto 569 de 2020, para lo cual se procederá a suscribir la correspondiente acta de homologación.

SEXTO: LAS PARTES acuerdan conciliar la pretensión correspondiente al pago total restante del fondeo de la subcuenta de interventoría del Patrimonio autónomo Ruta del Sol Sector 1 por un valor total de DOS MIL TRESCIENTOS SETENTA Y OCHO MILLONES OCHOCIENTOS ONCE MIL TRESCIENTOS SESENTA Y SIETE PESOS (\$ 2.378.811.367) a valores de diciembre de 2008, según lo estipulado en el otrosí Nro. 13 al Contrato de concesión, descontando los aportes ya realizados. Los cuales se fondearán indexados a la fecha efectiva de pago por parte del Consorcio Vial Helios a más tardar el 30 de marzo de 2022 a la subcuenta de interventoría Patrimonio Ruta del Sol Sector 1.

(...)"

En consecuencia, el Trámite Arbitral continuó respecto de las pretensiones y excepciones que no fueron conciliadas, ni renunciadas, ni desistidas por las partes.

Actualmente, la Agencia se encuentra gestionando ante el Ministerio de Hacienda el pago con TES, teniendo en cuenta lo estipulado en el Acuerdo Conciliatorio del 15 de febrero de 2022, para lo cual se expidió Resolución 20235000009405, del 31 de julio de 2023, ejecutoriada el 4 de agosto de 2023, por valor de \$32.287.540.693*.

* Valor que se genera luego del descuento del monto establecido en la Resolución de Compensación (ST) No. 608-008467 de 13 de septiembre de 2022 de la DIAN).

"23. ¿Cómo afectaría un posible fallo en contra de la ANI, la continuidad y ejecución del proyecto?"

El proyecto ya culminó, fue revertido el 15 de septiembre de 2021. Por lo tanto, no hay repercusión directa para el proyecto que actualmente se encuentra a cargo del INVIAS.

La repercusión para el Estado luego del laudo arbitral del 26 de mayo de 2023 y ejecutoriado el 5 de junio de 2023, tienen que ver con la consecución de recursos para reconocer las sumas de las pretensiones que el tribunal reconoció a favor del Consorcio Vial Helios y que corresponden a un valor de \$135.681.214.578 de mayo de 2023. No obstante, la Agencia presentó recurso de anulación del laudo, en lo que tiene que ver con rendimientos financieros e indebida apropiación del 2% del recaudo del peaje el Koran, solicitud que fue radicada ante el tribunal el 21 de julio de 2023.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20235000281071**
20235000281071
Fecha: **09-08-2023**

“24. ¿Cuál sería la fuente de recursos para el pago de un posible fallo en contra de la ANI?”

Dichos recursos se deben buscar en el presupuesto Nacional para el pago del fallo del Tribunal.

Los documentos se entregan en medio digital, razón por la cual se podrán consultar en la carpeta denominada “20234090857862” en el siguiente enlace³, para el fin que nos ocupa:

https://anionline-my.sharepoint.com/:f/g/personal/gcubides_ani_gov_co/EmE-LHrK4XhMpmZO7Bv-o6UB94mDBINystuq4Qn0mRkALw?e=jNceMk

De la anterior manera, se atiende su solicitud y la ANI queda atenta a cualquier aclaración e información adicional que sea requerida.

Cordialmente,

CAROLINA JACKELINE BARBANTI MANSILLA
Presidente (E)

Anexos: Enlace dispuesto en el documento.

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

VoBo: OSCAR HERNAN SALAZAR MONTES, LUIS ENRIQUE GUZMAN PUERTO, ADRIANA MILENA ACOSTA FORERO Coord GIT, HERNAN ALONSO ROSERO BERNAL, IVAN FELIPE UNIGARRO DORADO Coord GIT, LADY DAIANA PABON RINCON VICE (E), CARLOS ALEXANDER VARGAS GUERRERO 1, DANY WILSON ORTIZ ROA 1, DAVID JULIAN SALAMANCA MOJICA, GONZALO CUBIDES SUAREZ, EGNNA DORAYNE FRANCO MENDEZ, LADY DIANA PABON RINCON, LYDA MILENA ESQUIVEL ROA (VICE), MAURICIO MARTIN MUNOZ, GUILLERMO TORO ACUNA (VICE), MILENA JARAMILLO YEPES Coord GIT, VIVIANA CASTELLANOS AVELLANEDA, XIOMARA MORA FORERO 2, ALEX SAMUEL WIHILER BAUTISTA, ISABEL CRISTINA VARGAS SINISTERRA, IVAN HUMBERTO BAQUERO SUSA, JONATHAN DAVID BERNAL GONZALEZ - VICE, CLAUDIA ROCIO GARCIA RAMOS

Nro Rad Padre: 20234090857862

Nro Borrador: 20235000047197

GADF-F-012

³ Se recomienda de manera respetuosa copiar y pegar el enlace en la barra de navegación en exploradores de internet como “Google Chrome”, “Mozilla Firefox” y “Microsoft Edge”.

