Bogotá D.C., 15 de marzo de 2024
GG-0408-24

Doctora
AMPARO YANETH CALDERON PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional
COMISIÓN PRIMERA DE LA H. CÁMARA DE REPRESENTANTES
debatescomisionprimera@camara.gov.co
Ciudad

ASUNTO: OFICIO C.P.C.P.3.1.834-24 DEL 12 DE MARZO DE 2024 INVITACIÓN SESIÓN PROGRAMADA PARA EL 20 DE MARZO DE 2024 A LAS 9:00 AM, RECIBIDA VÍA CORREO ELECTRÓNICO EN LA MISMA FECHA CON RADICADO INTERNO No. 820.

Honorable doctora Amparo:

Reciba un cordial y atento saludo de nuestra parte. En atención al oficio del asunto, por medio del cual nos extienden la amable invitación a la sesión programada para próximo 20 de marzo de 2024 a las 9:00 am con el fin de conocer nuestra *"(…) opinión sobre el debate de Control Político en relación con el tema;* ***Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial en nuestro país y problemática que se presenta en la doble calzada de la vía Bogota (Fontibón) – Facatativá Los Alpes a la altura de Cartagenita - Facatativá y los problemas en las obras del Proyecto de CONCESION CCFC BOGOTA - FONTIBÓN - FACATATIVA - LOS ALPES.*****"**, nos permitimos informarles que, lamentablemente, no nos es posible asistir, habida cuenta que, ante la finalización de la etapa de operación del Contrato de Concesión 0937 de 1995 y reversión del corredor vial el día 27 de marzo de 2024 a la ANI quien a su vez revertirá al INVIAS, yo junto con todo mi equipo de trabajo, nos encontramos adelantando todos los trámites requeridos, mesas de trabajo, recorridos, conciliación de formatos, elementos, equipos, actas, entre otras actividades apremiantes, que no nos permiten contar con el tiempo para poderlos acompañar.

Sin perjuicio de lo anterior, sea esta la oportunidad, para expresarles nuestra opinión:

OBRAS I) VARIANTE DE CARTAGENITA EN DOBLE CALZADA; II) SEGUNDA CALZADA ENTRE CARTAGENITA Y FACATATIVÁ; Y OBRAS COMPLEMENTARIAS

i. Desde el inicio del proyecto, esto es desde el proceso licitatorio No. 013 de 1994, se contempló dentro del alcance del proyecto de Bogotá (Fontibón) – Facatativá – Los Alpes, la ejecución de las obras de la Variante Cartagenita, así: "*Construcción, mantenimiento y operación de una segunda calzada ente Madrid y Facatativá (…) (variante de Cartagenita)*", así fue incluida dentro del Contrato de Concesión 0937 de 1995.

ii. En cumplimiento del alcance inicial del contrato, el Concesionario ejecutó, en ese entonces, entre otros, los diseños requeridos para la variante Cartagenita, los cuales fueron aprobados el 30 de octubre de 1997.

iii. Ante las dificultades iniciales que tuvo el contrato de concesión, por la renuencia de las comunidades al pago de peaje, para hacer viable el proyecto. Mediante el Contrato Modificatorio de 28 de septiembre de 2001 al Contrato de Concesión No. 0937 de 1995, se dividió el alcance del contrato en dos FASES. La FASE I con obras prioritarias que se debían construir en ese momento, mientras que la ejecución de aquellas obras que hacían parte la FASE II, dentro de las cuales está incluida la "*Construcción, mantenimiento y operación de una segunda calzada ente Madrid y Facatativá (…) (variante de Cartagenita)*" fueron sometidas al cumplimiento de ciertas las condiciones, como el pago del peaje por parte de las comunidades aledañas al proyecto, que permitieran contar con los recursos necesarios para su ejecución.

iv. Pese a no haberse cumplido las condiciones para dar inició a la FASE II, se ha logró realizar algunas de las obras de la FASE II gracias a los excedentes del máximo aportante del recaudo del peaje a favor de la ANI.

v. Así las cosas, ante la presión de la comunidad de Facatativá y siendo evidente la necesidad de construir la variante, por los inconvenientes de tráfico que tienen lugar en enlace Zipacón iniciando el barrio de Cartagenita, toda vez que, el corredor vial pasa de calzada doble a calzada sencilla bidireccional que atraviesa una zona urbana. La ANI decidió contratar con el Concesionario la actualización de los estudios y diseños de la Variante Cartagenita que habían sido aprobados en 1997 y la elaboración de aquellos necesarios para complementar la efectiva transitabilidad en las condiciones actuales de las normas técnicas y la realidad de la zona, así como la gestión y adquisición predial necesaria requerida para la ejecución integral de las obras, contratación que se perfeccionó a través del Otrosí 10 del 21 de diciembre de 2021 al Contrato de Concesión.

vi. Adicionalmente, en el Otrosí No. 10 se pactó que, "*Dentro de los sesenta (60) días siguientes a la aprobación de: (i) los Ajustes a los Estudios y Diseños (ii) los Nuevos Estudios y Diseños y (iii) los respectivos presupuestos por parte de **LA INTERVENTORÍA, LAS PARTES** acuerdan que la **ANI** contratará con **EL CONCESIONARIO**, la ejecución de las obras que sea posible construir con cargo a los recursos que se encuentren disponibles en la Cuenta Especial de la **ANI,** las cuentas de que trata la Cláusula Octava del presente **OTROSÍ**, y con las demás fuentes que defina **la ANI** para el efecto."*

vii. Así las cosas, considerando que, el 21 de agosto de 2022 finalizó el plazo estimado para la ejecución y aprobación de los estudios y diseños y los respectivos presupuestos del Otrosí No. 10, el 29 de septiembre de 2022, el Concesionario remitió un borrador de Otrosí a la ANI, para que nos fueran contratadas la ejecución de las obras, las cuales se planteó realizarlas por etapas, para en cada etapa contar con los recursos suficientes de máximo aportante para su respectiva construcción, planteando un término total de 26 meses para la culminación de todas las etapas.

Culminando la ejecución de las obras en diciembre de 2024, pactando en el borrador de Otrosí propuesto que, los meses adicionales posteriores a la finalización de la etapa de operación en la ejecución de las referidas obras, no hubiera impactado la entrega del corredor en los términos previstos en el contrato, esto es el 27 de marzo de 2024.

viii. El 17 de noviembre de 2022 la ANI nos radicó comunicación, en la que señalaron que, se encontraban *"(…) analizando la información e insumos suministrados a efectos de determinar la viabilidad y conveniencia de ejecutar las obras Variante Cartagenita y Segunda Calzada entre final Variante y la Carrera Primera de Facatativá (…) se debe verificar la suficiencia de los recursos para la ejecución de las obras indicadas en los Estudios y Diseños, así como los plazos para el efecto."* Así mismo mencionaron que la Interventoría hizo observaciones sobre el plazo, teniendo en cuenta la terminación del contrato de concesión (27 de marzo de 2024) y la disponibilidad de recursos.

ix. El 13 de diciembre de 2022, en reunión en la ANI, teniendo en cuenta la próxima terminación del contrato de concesión, nos solicitaron revisar si se podía disminuir el alcance las obras y ejecutar algo en lo que resta del contrato. El 22 de diciembre de 2022 mediante comunicación formal, el Concesionario le manifestó a la ANI que, no era posible reducir el alcance de las obras, habida cuenta que, las obras contempladas tienen la vocación de brindar un servicio integral y requieren de su ejecución conjunta para garantizar su funcionalidad. La comunicación finalizó instando a la ANI a revaluar su posición y revisar alternativas que permitan llevar a cabo la totalidad de las obras, como, por ejemplo, la ampliación del plazo del Contrato de Concesión.

x. El 17 de febrero de 2023 la ANI nos dio respuesta, informando que, no resultaba viable prorrogar el Contrato de Concesión 937 de 1995 y en ese sentido, como no es dable ejecutar las obras por partes, no es procedente la contratación de su construcción con el Concesionario.

xi. Es importante informar que, en todo caso la decisión de la ANI de no prorrogar el Contrato de Concesión, obedece a una decisión política, habida cuenta que el contrato de concesión 0937 de 1995 no ha sido objeto de prórrogas, ni adiciones en valor en los términos establecido en la Ley 80 de 1993, marco normativo de esta concesión, por cuando las obras ejecutadas posteriores, a las que hicieron parte del alcance inicial del contrato, esto es diferentes a las de la FASE I, fueron sufragadas en su totalidad por recursos provenientes de los excedentes del máximo aportante. Los cuales de acuerdo con los establecido en la Ley 105 de 1993 no computan como adición.

xii. Finalmente, es importante resaltar que en la cuenta ANI del Patrimonio Autónomo del Proyecto a la fecha hay cerca de $127 mil millones de pesos corrientes. Recursos disponibles, que hubieran sido más que suficientes para completar la ejecución de las obras, en caso de que estas se hubieran contratado en el momento oportuno con el

Concesionario. De igual forma, destacamos que se encuentra ejecutada toda la gestión predial y tramitados todos los permisos necesarios para la futura ejecución de estas importantes y necesarias obras para Sabana de Occidente. Dicha suma una vez liquidemos el Patrimonio Autónomo de la Fiduciaria pasará a un Fondo del Ministerio de Hacienda.

Por último, y nos pesa no poderlo hacer personalmente, queremos agradecerles a todos ustedes honorables representantes y especialmente al honorable representante a la cámara doctor Oscar Hernán Sánchez León, por haber trabajado durante todos estos años, de la mano con nosotros, en pro de Sabana de Occidente, sin su incansable y aguerrido apoyo hubiera sido imposible sacar adelante muchas de las obras que hoy en día hacen parte del corredor vial. Nos despedimos habiendo querido hacer más, pero con la satisfacción del deber cumplido, con una ejecución del 100% de las obligaciones que nos fueron contratadas.

Una vez más, muchísimas gracias.

Cordialmente,

MARÍA MARGARITA BOTERO DE DUQUE
Gerente General

MARIA MARGARITA BOTERO DE DUQUE
Firmado digitalmente por MARIA MARGARITA BOTERO DE DUQUE
Fecha: 2024.03.15 15:04:01 -05'00'

MTZR