



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

Bogotá D.C., agosto de 2024

Doctor
RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario General de la Comisión Sexta
Constitucional Permanente
CÁMARA DE REPRESENTANTES
comision.sexta@camara.gov.co
gloria.gomez@camara.gov.co
Ciudad

**No. de radicado al que
responde: 20244090989352**

ASUNTO: Aditiva a la Proposición No. 04 de 2024 - Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes – Oficio CSCP.3.6-515-24 con radicado ANI No. 20244090989352 del 13 de agosto de 2024.

Respetado Doctor Rodríguez:

En atención al radicado ANI No. 20244090989352 del 13 de agosto de 2024, mediante el cual se da alcance al oficio CSCP.3.6-509-24 con radicado ANI No. 20244090960112 del 06 de agosto de 2024, en el que remite los cuestionarios aditivos a la Proposición No. 04 de 2024, relacionados con obras viales en el departamento de Antioquia, y de acuerdo con la solicitud de prórroga con radicado ANI No. 20245000295451 del 21 de agosto de 2024, la Agencia Nacional de Infraestructura emite respuesta de acuerdo con su competencia y en la información suministrada por la Vicepresidencia Ejecutiva y la Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno, en los siguientes términos:

CUESTIONARIO PARA EL MINISTERIO DE TRANSPORTE

"1. Para cuando se prevé por el Ministerio de Transporte, La ANI o Invías la asignación de recursos incluidos en el presupuesto general de la Nación para el inicio de la intervención o terminación de las siguientes obras o actividades viales; a saber:

A. ¿Construcción de boxcoulvert y el diseño y construcción de intersección en el corregimiento de San Cristóbal, Distrito de Medellín en procura de evitar el riesgo o amenaza a frecuentes accidentes en el acceso a la calle 61?"

Respuesta:



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

Frente al tema relacionado con el punto de la Calle 61 del corregimiento de San Cristóbal, se aclara que se han realizado diferentes mesas de trabajo con la comunidad, el Concesionario y la Interventoría del proyecto. Dado lo anterior, nos encontramos a la espera del retiro de las invasiones de las personas en el derecho de vía por parte de la Alcaldía de Medellín (Corregiduría de San Cristóbal), las cuales han sido notificadas oportunamente por el Concesionario y la ANI.

A partir de su retiro, se dará inicio a una solución técnica de movilidad.

"B. ¿Construcción del espacio de separador central de la vereda Loma Hermosa, corregimiento de San Cristóbal, Distrito de Medellín, el cual impide el adecuado retorno vehicular para ingresar a Medellín?"

Respuesta:

Se informa que la vereda Loma Hermosa no hace parte del corregimiento de San Cristóbal.

Ahora bien, si se hace referencia a la vereda a Loma, la cual hace parte del corregimiento de San Cristóbal, la situación de movilidad quedaría solucionada con el intercambiador que se tiene proyectado construir sobre el corredor concesionado, el cual fue mencionado en el punto A de este oficio.

"C. Rehabilitación y mantenimiento rutinario a cargo de Invias de la vía San Cristóbal Palmitas con 51 puntos críticos identificados (Antigua vía al mar), ubicados en el Distrito de Medellín. ¿se incorpora el rubro presupuestal y la inclusión en el inventario vial nacional para vigencia 2025?"

Respuesta:

Teniendo en cuenta que el sector mencionado no hace parte del alcance contractual del Proyecto Autopista al Mar 1, se informa que se dio traslado por competencia al INVIAS mediante el radicado ANI No. 20245010292941 para que proceda a brindar respuesta.

"D. Construcción del retorno a 600 metros en ambas de direcciones para garantizar el acceso directo a la comunidad de Tafetanes? municipio de San Jerónimo. ¿Cuándo se obtendrá respuesta con relación a la solicitud de consulta previa?"

Respuesta:

Se informa de manera atenta que no existe un retorno pendiente por ejecutar en jurisdicción de la comunidad de Tafetanes, la consulta previa con este Consejo Comunitario se encuentra en etapa de seguimiento de acuerdos. Por lo tanto, de



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

manera periódica el Ministerio del Interior, en cabeza de la Dirección Nacional de Consulta Previa –DANCP realiza seguimiento al cumplimiento de los acuerdos pactados.

Ahora bien, en cuanto a la pregunta *¿Cuándo se obtendrá respuesta con relación a la solicitud de consulta previa?*”, es preciso mencionar que con el Consejo Comunitario Tafetanes se adelanta un proceso de consulta previa, el cual se protocolizó el día 23 de febrero de 2018 y a la fecha se encuentra en etapa de seguimiento de acuerdos.

“E. ¿Construcción del puente peatonal para la Vereda Piedra Negra, municipio de San Jerónimo, aprobado desde marzo de 2022?”

Respuesta:

Los trámites necesarios para la firma del acta de obra menor de diseños para la solución de movilidad de la vereda Piedranegra se encuentran en desarrollo y aprobación por parte del Concesionario, la Interventoría y la ANI. Dado lo anterior, se espera iniciar los diseños del mismo en el segundo semestre de 2024.

“2. ¿Se cuenta con un plan de contingencia para atender el proyecto de rehabilitación del puente amarillo sobre el río Cauca, así como el estudio de cargas para los puentes alternos?”

Respuesta:

Se cuenta con un cronograma de ejecución de actividades para la intervención del puente Paso Real (Puente Amarillo), el cual se encuentra condicionado al reasentamiento o traslado a cargo de la Gobernación de Antioquia y la alcaldía de Santa Fe de Antioquia, de la comunidad del sector La Esmeralda que ocupa de manera irregular, los predios bajo la estructura. Una vez se lleve a cabo el reasentamiento de esta comunidad se iniciarán las actividades de intervención del puente.

“3. ¿Qué acciones se pretenden ejecutar frente a la problemática de accesos a las comunidades de Sopetrán, Olaya, Liborina y Sabanalarga través de los puentes del Sabanazo y Puente Blanco donde se involucra a la Gobernación de Antioquia por competencia?”

Respuesta:

Teniendo en cuenta que los sectores mencionados no hacen parte del alcance contractual del Proyecto Autopista al Mar 1, se informa que se dio traslado por competencia al INVIAS mediante el radicado ANI No. 20245010292941 para que proceda a brindar respuesta.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

"4. ¿Porque no se ha garantizado el diseño y la construcción de una infraestructura segura para facilitar la movilidad de los niños y las 150 familias afectadas con el retorno de la comunidad afrocolombiana que habita en la Vereda Juntas en el municipio de San Jerónimo?"

Respuesta:

Se informa de manera atenta que la solicitud de la vereda Juntas del Municipio de Sopetrán ha sido atendida, el cruce peatonal (box culvert) se encuentra a 180m aproximadamente del acceso principal hacia la vereda de Juntas. Dado lo anterior, no es posible la construcción de un puente peatonal, dado que el cruce peatonal y de semovientes entre calzadas ya se encuentra ejecutado.

"5. ¿por qué no se realizó con la Vereda Juntas del municipio de San Jerónimo Consulta previa? ¿Se estableció como obligatorio que ésta se hubiese constituido como Consejo comunitario o se atendió o no a la condición del tipo de comunidad étnica?"

Respuesta:

El Concesionario en cumplimiento de sus obligaciones contractuales solicitó al Ministerio del Interior la certificación de presencia de Comunidades étnicas en el área de influencia del proyecto Autopista al Mar 1. Por lo tanto, la Dirección de Consulta Previa hoy Autoridad Nacional de Consulta Previa DANCP, certificó la presencia de los Consejos Comunitarios San Nicolas, Los Almendros, La Puerta y Guaymaral, posteriormente certifico la Presencia del Consejo Comunitario Tafetanes.

Así las cosas, el Concesionario adelantó los cinco procesos de Consulta previa con los consejos comunitarios certificados por el Ministerio del Interior, de los cuales a hoy ya se encuentran cerrados cuatro procesos.

Por lo tanto, se hace claridad que es el Ministerio del Interior, a través de la Autoridad Nacional de Consulta Previa DANCP y no la Agencia Nacional de Infraestructura, quien tiene la función de "Determinar la procedencia y oportunidad de la consulta previa para la adopción de medidas administrativas y legislativas y la ejecución de los proyectos, obras, o actividades, de acuerdo con el criterio de afectación directa y con fundamento en los estudios jurídicos, cartográficos, geográficos o espaciales que se requieran" y de "Expedir y notificar los actos administrativos de procedencia de la consulta previa según los criterios del convenio 169 de la OIT, la legislación nacional y la jurisprudencia constitucional", según lo establece El Decreto 2353 de 2019 en el artículo 16A.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

Finalmente, es importante resaltar que según el convenio 169 de la OIT ratificado por la Ley 21 de 1991, los procesos de Consulta Previa aplican para comunidades indígenas o negras con categoría de Comunidad Étnica.

"6. ¿Se tiene pensado por ustedes buscar contribuir en la relocalización de los habitantes de la comunidad de La Esmeralda - Paso Real ubicados en el municipio de Santa fe de Antioquia a las estribaciones del río cauca para garantizar la intervención para la rehabilitación del puente amarillo o para sustentar la vida social, económica, ambiental y de gestión del riesgo de estas familias vulnerables identificadas como afrocolombianas?"

Respuesta:

La relocalización de los habitantes de la comunidad la Esmeralda no hace parte del alcance contractual del Proyecto Autopista al Mar 1. Se informa que este tema es de competencia de la Alcaldía de Santafé de Antioquia, para lo cual se dio traslado por competencia a dicha entidad mediante el radicado ANI No. 20245010292931 para que proceda a brindar respuesta.

"7. Se puede indicar, porque motivo se excluyó del trámite de determinación de procedencia y oportunidad de la Consulta Previa a la comunidad de La Esmeralda - Paso Real, comunidad afrocolombiana que fuera constituida forzosamente hoy como un consejo comunitario para ser tenida en cuenta en la toma de las decisiones sobre el territorio ancestral, dado que fue afectada directamente por las obras de la concesión vial Mar 1, puesto que está ubicada al margen derecho del río cauca y debajo del puente amarillo o del Paso Real entre Santa fe de Antioquia y Sopetrán. ¿Por qué a la comunidad de los Almendros Sí tiene derecho, ubicada al frente de estos, y la Comunidad de La Esmeralda Paso Real, No tiene derecho?"

Respuesta:

De acuerdo con la respuesta de la pregunta No. 5, el Concesionario en cumplimiento de sus obligaciones contractuales, solicitó al Ministerio del Interior la certificación de presencia de Comunidades Étnicas en el área de influencia del proyecto Autopista al Mar 1. Por lo tanto, la Dirección de Consulta Previa, hoy Autoridad Nacional de Consulta Previa DANCP, certificó la presencia de los Consejos Comunitarios San Nicolas, Los Almendros, La Puerta y Guaymaral. Posteriormente certificó la Presencia del Consejo Comunitario Tafetanes.

Así las cosas, el Concesionario adelantó los cinco procesos de Consulta previa con los consejos comunitarios certificados por el Ministerio del Interior, de los cuales a hoy ya se encuentran cerrados cuatro procesos.





Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

La comunidad de La Esmeralda no fue certificada por el Ministerio del Interior dentro del polígono de ejecución de las obras del Proyecto Autopista al Mar 1, en las que NO se incluyó la construcción del puente Paso Real pues es una estructura preexistente y el alcance contractual de esta zona (UF2.2) es de Operación y Mantenimiento. La conformación de la comunidad de la Esmeralda como CCCN ocurrió un año después de la finalización de las obras del Proyecto. El CCCN los Almendros contó con el proceso de consulta previa porque fue certificado por la DANCP del Ministerio del Interior, en ocurrencia de actividades dentro de su territorio, a diferencia de la comunidad de la Esmeralda.

"8. Que mención le corresponde hacer frente a las respuestas recibidas por los funcionarios de su cartera vinculados a la mesa de concertación regional de las vías 4G (Mar 1 y 2) donde se limitan a señalar; "que ellos no son competentes, o que deberán dirigir las solicitudes o las peticiones individuales de la comunidad al correo institucional fijado en la página de la entidad", situación que evidencia la animadversión a coadyuvar en la búsqueda de respuestas y soluciones prontas y oportunas en una constante que lleva más de 3 años sin la atención eficaz y eficiente."

Respuesta:

Es importante aclarar que durante la mesa de trabajo llevada a cabo el 25 de julio de 2024 en Santafé de Antioquía, se respondió a cada una de las pretensiones expuestas en el "pliego de peticiones", brindando el contexto adecuado para cada una de ellas. De igual manera, se informa que mediante el radicado ANI No. 20245010273341 del 5 de agosto del 2024, dirigido al Honorable Representante Pedro Baracutao, se dio respuesta a cada uno de los puntos relacionados en el pliego anteriormente referido.

Sin perjuicio de lo anterior, se informa que la ANI se encuentra a disposición para atender cualquier requerimiento que se encuentre dentro de sus competencias.

"9. ¿Se puede interinstitucionalmente con el Ministerio de Minas y Energía garantizar que la comunidad ancestral de La Esmeralda – Paso Real de Santa fe de Antioquia que desarrolla la práctica tradicional de la extracción de arena (Paleros) formalizar y garantizar acceso al río para promover la digna subsistencia a 60 familias pertenecientes al consejo comunitario?"

Respuesta:

En respuesta a su consulta, procederemos a trasladarla al Ministerio de Minas y Energía mediante oficio No. 20246030298741, el cual se anexa en la carpeta denominada "ANEXOS", con el fin de que se evalúe tal solicitud. Si esta es considerada viable por dicha cartera ministerial, desde la Agencia estaremos dispuestos a apoyar con las gestiones pertinentes dentro de nuestras competencias y misionalidad.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

"10. ¿Se puede interadministrativamente apoyar el procedimiento para la titulación colectiva de las tierras ancestrales ocupadas por el Consejo comunitario La Esmeralda-paso Real ante la Agencia Nacional de Tierras, inscrito en el libro de la alcaldía de Santa fe de Antioquia a través de la resolución N° 529 de 12 de octubre 2022?"

Respuesta:

En el mismo sentido que el punto anterior, procederemos a dar traslado a la ANT mediante oficio No. 20246030298721, el cual se anexa en la carpeta denominada "ANEXOS" con el fin de determinar la viabilidad de lo acá planteado. Si esta es considerada viable por dicha Agencia, desde la ANI estaremos dispuestos a apoyar con las gestiones pertinentes dentro de nuestras competencias y misionalidad.

"11. ¿Se puede interadministrativamente apoyar con la Unidad nacional de gestión del riesgo para que éste adelante estudios que determinen mediante un concepto técnico la definición o no como zona de alto riesgo del territorio ancestral ocupado, así como los diseños de las obras de protección necesarias frente a las inundaciones del río Cauca sí fuese necesario?"

Respuesta:

En el mismo sentido que el punto anterior, procederemos a dar traslado a la UNGDR mediante oficio No. 20246030298711, el cual se anexa en la carpeta denominada "ANEXOS" con el fin de determinar la viabilidad de lo acá planteado. Si la solicitud es considerada viable por dicha Unidad, desde la ANI estaremos dispuestos a apoyar con las gestiones pertinentes dentro de nuestras competencias y misionalidad.

"12. ¿Cómo aportar a la solución de la imposición por parte de la Gobernación de la vía Manglar Giraldo cuya obra no ofrece los estándares de seguridad vial para la conexión al Túnel del Toyo, y que además impacta la vida económica cuya tradición afecta a más de 150 familias sin alternativa de subsistencia digna? ¿Se puede adicionar recursos para optar por otra alternativa?"

Respuesta:

Se informa que el sector mencionado no hace parte del alcance contractual del Proyecto Autopista al Mar 1, siendo competencia de la Gobernación de Antioquia, para lo cual se dio traslado a la Entidad mediante el radicado ANI No. 20245010292961 para que proceda a brindar respuesta.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

"13. ¿Porque a la fecha no se ha intervenido la infraestructura del Puente San Antonio, ubicado en el municipio de DABEIBA, así como la construcción de los puentes menores sobre el río Riosucio que conducen a las veredas de Tascón y otros, que fueran destruidos por el accionar de la fuerza pública para la época del conflicto armado? ¿en cabeza de quienes recaen las competencias para iniciar tramites de recuperación de estos pasos importantes para las comunidades de las veredas afectadas?"

Respuesta:

Con relación al Puente San Antonio, ubicado en el casco urbano del municipio de Dabeiba y que hace parte de la vía Dabeiba - Camparrusia, es necesario mencionar lo ya expuesto en las mesas técnicas anteriores desarrolladas en Santafé de Antioquia, en las cuales se expuso que la concesión Autopistas Urabá S.A.S, concesionario del proyecto Autopista al Mar 2, mediante la Resolución No. S2019060001923 del 22 de enero de 2019, obtuvo el permiso de intervención de la vía El Chino-Río Verde y Dabeiba-Camparrusia, por parte del Departamento de Antioquia puesto que tales vías están a su cargo.

El mismo Departamento de Antioquia, a través de su Secretaría de Infraestructura, declaró el cierre del citado mediante el Acta de Terminación (permiso del uso, ocupación e intervención de vías a cargo del Departamento de Antioquia) con fecha de recibido del 26 de diciembre de 2023.

En atención a lo antes expuesto, no es posible a través del proyecto Autopista al Mar 2 atender dicha solicitud.

Ahora bien, respecto a "(...) la construcción de los puentes menores sobre el río Riosucio que conducen a las veredas de Tascón y otros, que fueran destruidos por el accionar de la fuerza pública para la época del conflicto armado (...), los mismos no hacen parte de la vía concesionada y por consiguiente la ANI carece de competencia para atender tal solicitud.

"14. ¿Cómo y cuándo se entregarán los estudios y diseños en fase III, así como el cierre financiero para lograr desarrollar el intercambio vial en la zona urbana de Dabeiba y dentro de la concesión vía al Mar 2?"

Respuesta:

Con relación a la solicitud del intercambiador vial a la altura del casco urbano del municipio de Dabeiba, desde la ANI y el Concesionario, se ha indicado en cada uno de los espacios de diálogo, que esta petición está fuera del alcance del Contrato de Concesión N° 018 del 25 de noviembre de 2015, y que este sería una obra adicional al Contrato de Concesión. Por ello, esta sería una obra nueva que implica una gran



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

inversión, y la misma, debe evaluarse una vez se concluyan las obras contempladas en el contrato y su alcance, dado que también deben realizarse los estudios y diseños en todos los aspectos que involucra un proyecto (predial, ambiental, técnico, redes, financiero, etc.).

Ahora bien, con relación a los estudios y diseños fase III y el cierre financiero, estos ya fueron cumplidos por el Concesionario, tal como se exige en el contrato de Concesión, los cuales son requisitos para el inicio de las obras, obras que a la fecha ya tienen un avance del 98,25%.

"15. Favor enunciar las acciones realizadas por este Ministerio y entidades adscritas (ANI e INVIAS) durante los años 2022, 2023 y 2024 dirigidas a los territorios con presencia de Comunidades Afrocolombianas, campesinas e indígenas para lograr el mejoramiento de sus condiciones de vida. Favor anexar cuadro Excel con proyectos específicos y sus recursos asociados identificados mediante el marcador presupuestal especial dentro de sus competencias en las vigencias 2022, 2023 y 2024, y especificar el objeto de cada proyecto, el monto y su inversión real, su estado actual, y el impacto generado hacia las Comunidades."

Respuesta:

En el proyecto Autopista al Mar 1 se adelantaron cinco (5) Proceso de consulta con consejos comunitarios de comunidades negras en el municipio de Sopetrán, certificados por la Dirección de Consulta Previa del Ministerio del Interior.

En el marco de estos procesos consultivos se ejecutaron acciones concertadas con las comunidades, como medidas de manejo a los impactos positivos y negativos producto del Proyecto en mención.

Entre las obras más relevantes se encuentran la construcción de viviendas de reasentamiento para 35 unidades sociales, construcción y mejoramiento de sistemas de tratamiento de aguas, mejoramiento de accesos veredales, aplicación de medidas de manejo ambiental, generación de empleo, garantía de acceso al servicio educativo y reposición de institución educativa, mejoramiento locativo de instituciones educativas, generación y fortalecimiento de proyectos productivos, construcción de espacios de encuentro cultural y ancestral, entre otros.

Resultado de este proceso, a la fecha, 4 de las 5 consultas previas cuentan con cierre del proceso de consulta previa ante la DANCP y la restante, se encuentra en etapa de seguimiento de acuerdos.

Los Consejos Comunitarios con cierre del proceso de consulta previa son: Los Almendros, Guaymaral, La Puerta y San Nicolas



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

El Consejo Comunitario que se encuentra a la fecha en etapa de seguimiento de acuerdos es el Consejo Comunitario Tafetanes

Cabe resaltar que las actividades adelantadas tendientes al cumplimiento de las medidas concertadas en el marco de estos cinco procesos de consulta previa son a cuenta y riesgo de la Concesión DEVIMAR S.A.S.

"16. ¿En virtud de la sentencia T-039 de 2024 proferida por la Honorable Corte Constitucional, es posible reiniciar el trámite de procedencia para la consulta previa con las comunidades de La Esmeralda – Paso Real de Santa Fe de Antioquia y Juntas del municipio de Sopetrán excluidas por la Autoridad de la Dirección de Consulta Previa del Ministerio del Interior en el proceso de concesión vía al Mar 1 operada por DEVIMAR S.A.?"

Respuesta:

Quando se refiere a temas jurisprudenciales, se debe resaltar que las posibilidades no son manipulables por parte de los ejecutores de los proyectos, sino que dependen de otras instancias en el marco de los debidos procesos, para los casos particulares de La Esmeralda y Juntas, no es posible considerar una única respuesta, pues esto transgrede "la autonomía" como principio rector de la interlocución con comunidades de naturaleza étnica.

El proyecto Autopista al Mar 1 resalta la debida diligencia adelantada para ambos casos y la importancia de considerar que según la misma sentencia T-039 de 2024, se incumple el requisito de inmediatez que se refiere a que no haya transcurrido un tiempo excesivo, irrazonable o injustificado entre la actuación u omisión cuestionada y el uso del amparo, entendiendo que las obras del proyecto finalizaron desde 2021, por tanto, las presuntas afectaciones que indican, no se relacionan con impactos resultantes de las obras del Proyecto Autopista al Mar 1; para el caso de la Esmeralda se resalta que la conformación de la comunidad ocurrió a más de un año de la finalización de actividades, y para el caso de Juntas, de manera previa se realizaron las actividades informativas respecto al Proyecto y su diseño sin solicitudes de la comunidad o autoridades locales que resultaron en no objeción de la interventoría y posterior ejecución.

"17. ¿De cuantos recursos dispone para las vigencias 2025 y 2026 el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas para atender los requerimientos ciudadanos y las contingencias en la región del occidente Antioqueño? ¿Cuál es la fuente de dichos recursos?"

Respuesta:



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

La ANI no dispone a la fecha de recursos para realizar adiciones contractuales al Contrato de Concesión No. 014 de 2015 con el Concesionario DEVIMAR S.A.S. quien tiene a cargo el proyecto Autopista al Mar 1. Igualmente, no se dispone de recursos para adiciones contractuales al Contrato de Concesión No.018 de 2015 con el concesionario Autopistas Urabá SAS a cargo del proyecto Autopista al Mar 2.

"18. ¿Se suscribirán convenios interadministrativos con la Gobernación de Antioquia para adelantar los programas de construcción, mejoramiento, mantenimiento y/o rehabilitación de las vías secundarias y terciarias del departamento? ¿Cuáles vías estarán priorizadas en el plan nacional vial y cómo están articuladas con el plan de desarrollo departamental de Antioquia?"

Respuesta:

Se informa que no hace parte del alcance contractual de los Proyectos Autopista al Mar 1 y Autopista al Mar 2, siendo competencia del INVIAS, para lo cual se dio traslado a dicha entidad mediante el radicado ANI No. 20245010292941 para que proceda a brindar respuesta.

"19. ¿Cuántos recursos de inversión para las vías terciarias y kilómetros lineales se priorizarán en la vigencia 2025 para las regiones del Occidente y Suroeste Antioqueño?"

Respuesta:

Se informa que no hace parte del alcance contractual del Proyecto Autopista al Mar 1 y Autopista al Mar 2, siendo competencia del INVIAS, para lo cual se dio traslado a dicha entidad mediante el radicado ANI No. 20245010292941 para que proceda a brindar respuesta.

"20. ¿Para lograr mayor eficiencia técnica y económica se ha contemplado la utilización del sistema de estabilización con químicos no tradicionales reconocido por la norma Invias 237 de 2022?"

Respuesta:

Se informa que no hace parte del alcance contractual del Proyecto Autopista al Mar 1, siendo competencia del INVIAS, para lo cual se dio traslado a dicha entidad mediante el radicado ANI No. 20245010292941 para que proceda a brindar respuesta.

"21. ¿Está previsto el giro de recursos en las vigencias 2025 y 2026 para la terminación de las obras del Túnel El Toyo?"





Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

Respuesta:

Se informa que no hace parte del alcance contractual del Proyecto Autopista al Mar 1 y Autopista al Mar 2, siendo competencia de la Gobernación de Antioquia, para lo cual se dio traslado a dicha entidad mediante el radicado ANI No. 20245010292961 para que proceda a brindar respuesta.

"22. ¿para qué fecha o vigencia fiscal está prevista la apropiación o licitación de los Quinientos Mil Millones (500.000.000.000) anunciados para la terminación de la vía Bolombolo – El Carmen de Atrato Quibdó?"

Respuesta:

Se informa que no hace parte del alcance contractual del Proyecto Autopista al Mar 1 y Autopista al Mar 2, siendo competencia del INVIAS, para lo cual se dio traslado a dicha entidad mediante el radicado ANI No. 20245010292941 para que proceda a brindar respuesta.

"23. ¿Es posible institucionalizar una mesa de seguimiento y concertación permanente de alto nivel con funcionarios directivos facultados para la toma de decisiones, y que atiendan a las súplicas y problemáticas provenientes de las afectaciones sociales, ambientales, culturales, económicas y espirituales de las comunidades de la región del occidente y Suroeste Antioqueño?"

Respuesta:

Se informa que la ANI se encuentra a disposición de atender las mesas de trabajo que sean requeridas dentro del marco de sus competencias, para el efecto, se recomienda de manera respetuosa que las citaciones sean allegadas con la debida antelación a fin de adelantar los tramites de comisión al interior Entidad.

PREGUNTAS SOBRE VÍAS EN EL SUROESTE ANTIOQUEÑO

"1. ¿Cuál es el periodo de mantenimiento y operación que tiene la concesión vial Pacífico 1 después de la finalización de la infraestructura?"

Respuesta:

Previo a dar respuesta, es necesario indicar que el proyecto contempla la operación y mantenimiento de las vías existentes que se listan en la siguiente tabla:

Tabla 1 Descripción general contrato de concesión vías existentes



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

Código Vía	Ente Competente	Origen (Nombre PR)	Destino (Nombre PR)	Longitud (km)
6003	INVIAS	Bolombolo PR48	Camilo Cé PR82	33.9
6003 y 2509	INVIAS	Ancón Sur PR64 (Ruta 2509)	Camilo Cé PR82 (Ruta 6003)	23.1

A la fecha, continúan pendientes de entrega por parte del Instituto Nacional de Vías - INVIAS a la Agencia los siguientes segmentos viales:

Tabla 2 Vías existentes pendientes de entrega a la fecha.

Sector	RN	PR Inicio	PR Fin	Tipo calzada	Longitud (km)
Camilo C - Primavera	6003	88+100	90+000	Sencilla	1.9
		93+700	95+000	Sencilla	1.3
Longitud aproximada (km)					3.2

Se destaca que dentro de las obligaciones del Concesionario asociadas a la construcción de obras del Proyecto Pacífico 1, no se encontraban incluidos los TRAMOS INVIAS, segmentos en calzada sencilla comprendidos entre el PR88+100 al PR90+000 y entre el PR93+700 al PR95+000 de la RN6003, descritos en la tabla anterior, (incluida la intersección Primavera).

Teniendo en cuenta lo anterior, el plazo estipulado en el Contrato de concesión No. 007 de 2014 para la Etapa de Operación y Mantenimiento corresponde a lo dictado en el romanito (i), literal (b) del numeral 2.5 de la Parte General que señala:

"(b) Etapa de Operación y Mantenimiento:

- (1) *Esta etapa iniciará con la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional y se extenderá hasta la Fecha de Terminación de la Etapa de Operación y Mantenimiento, (...)."*

Igualmente, el Contrato de Concesión define en el Capítulo IX, Sección 9.1 *Condiciones Precedentes para el inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento*, define:

- (a) *La Etapa de Operación y Mantenimiento iniciará con la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional*
- (b) *Sin perjuicio de lo anterior, y en los términos del Apéndice Técnico 2, desde la entrega del proyecto en la Etapa*



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

Preoperativa, el Concesionario deberá cumplir con las obligaciones de Operación y Mantenimiento sobre el proyecto, en los Términos del Apéndice Técnico 2."

Al corte del 31 de julio de 2024, las vías existentes que estuvieron a cargo de Operación y Mantenimiento por parte del Concesionario eran;

Tabla 3 Vías existentes a cargo del Concesionario a la fecha.

ector	RN	PR Inicio	PR Fin	Fecha entrega	Tipo calzada	Longitud (km)
Primavera - Ancón Sur	2509	54+000	64+000	22/03/2017	Doble	10
Bolombolo - Camilo C	6003	48+000	57+600	07/11/2014	Sencilla	9.6
		57+600	57+900	10/10/2017		0.3
		57+900	76+450	07/11/2014		18.5
		76+450	79+250	10/10/2017		2.8
		79+250	81+900	07/11/2014		2.6
Camilo C - Primavera	6003	81+900	88+100	01/08/2018	Sencilla	-
		90+000	93+700	01/08/2018	Doble	3.7
Longitud total aproximada (km)						47.5
Nota: El tramo entre el PR81+900 hasta el PR88+100, que corresponde a 6 km en calzada sencilla no se tiene en cuenta, dado que la UF4 rectifica el trazado en doble calzada, la cual se encuentra con Acta de Terminación de la UF. Falta culminar el segmento del EER "Paso Nivel" y "Predial", segmentos que se encuentran en Construcción.						

Sobre las vías nuevas las obligaciones de operación y mantenimiento inician una vez se ponga en servicio cada unidad funcional en los términos del numeral 4.10 del contrato de Concesión que indica:

"4.10 Puesta en servicio de las Unidades Funcionales

(1) Una vez las obras correspondientes a una Unidad Funcional sean concluidas por el Concesionario y aceptadas por el Interventor y por la ANI, se suscribirá la correspondiente Acta de Terminación de Unidad Funcional y serán puestas en servicio durante la Fase de Construcción. Respecto de dichas obras se iniciarán las obligaciones de Operación y Mantenimiento previstas para las Unidades Funcionales ya construidas, según lo señalado en el Apéndice Técnico 2.

(2) A partir del Acta de Terminación de Unidad Funcional se comenzará a reconocer la Retribución asociada a la Unidad Funcional correspondiente (incluyendo los valores acumulados que no pudieron causarse por estar pendientes de la terminación de la Unidad Funcional correspondiente, en los Términos de la Parte Especial), cuyo monto será variable en función del



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20245000303221
20245000303221
Fecha: 28-08-2024

Índice de Cumplimiento de los Indicadores tal y como se establece en el Apéndice Técnico 4. (...)"

En la siguiente tabla se muestra las vías nuevas que se encuentra en operación y mantenimiento:

Tabla 4 Vías nuevas en Operación UF1 (parcial), UF3 y UF4 (Total Otrosí 10)

Sector	RN	UF	PR Inicio	PR Fin	Fecha Operación	Tipo calzada	Longitud (km)
Bolombolo – Intercambiador Sinifaná	25BA N01	1	7+050 CD 7+061 CI	12+250 CD 12+261 CI	1/06/2021	Doble	5.2
Camilo Cé – Cuatro Palos	6003	4	K31+165 CD K31+131 CI	K32+142 CD K32+082 CI	1/03/2022	Doble	0.977
			K26+600 CD K26+600 CI	K27+750 CD K27+750 CI			04/07/2023
			K28+200 CD K28+150 CI	K29+430 CD K29+380 CI	1.230		
			K30+508 CD K30+468 CI	K31+165 CD K31+131 CI	0.660		
Túnel de Amagá CI	25BA N01	3	K28+690 CI	K32+299 CI	1/09/2022	Sencilla	3.609
Longitud aproximada (km)							12.8

"2. ¿Cuáles son los tramos del INVIAS que inciden directamente en el proyecto vial de pacifico 1 para garantizar la conectividad vial?"

Respuesta:

La infraestructura existente pendiente de entrega en doble calzada al Concesionario para la operación y mantenimiento corresponde a los segmentos de la RN 6003 (i) 88+100 al 90+000, y (ii) 93+700 al 95+000, los cuales actualmente se encuentran en calzada sencilla.

Sobre este punto se destaca que en la estructuración del proyecto Autopista Conexión Pacífico 1 se tenía contemplado el recibo para operación del segmento PR81+900 hasta PR95+000 RN6003 en doble calzada.

"3. ¿Qué tramos del proyecto Pacífico 1 están pendientes de finalización y cuál es el cronograma estimado para su conclusión?"

Respuesta:



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

Sobre los segmentos a cargo del INVIAS que no fueron concluidos en doble calzada, estos corresponden a los detallados en la tabla 5 abajo descrita, después de un acuerdo entre la Agencia y Concesionario, este último realizó los estudios y diseños de los tramos no ejecutados por el INVIAS, así como el licenciamiento ambiental, y presentó el presupuesto para ejecutar las obras de doble calzada.

Ahora bien, sobre la vía nueva a cargo del Concesionario, se indica que la fecha de inicio de la fase de construcción se tenía prevista para noviembre de 2015, pero solo se logró su inicio en mayo de 2018 dado a la controversia contractual que surgió respecto a la duración de la Fase de pre -Construcción, así mismo como la afectación del inicio de obra por efecto de la no entrega de los tramos INVIAS no construidos en doble calzada. El 03 de mayo de 2018, se emitió fallo del Laudo Arbitral respecto a la duración de la Fase de Construcción, declarando que la duración de la Fase de Construcción es tacita y determinable, así mismo se declaró que para la Suscripción del Acta de Inicio de la Fase de Construcción se requería de la entrega previa de los tramos INVIAS relacionados con los contratos de obra No. 203 de 2008 y 541 de 2012.

En la siguiente tabla se incluyen las fechas de inicio y finalización establecidas contractualmente y reflejadas en el Plan de Obras vigente a la fecha, para cada unidad funcional. Igualmente, el Plan de Obras contiene los reconocimientos de los Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) de Paso Nivel, Derrumbe Sinifaná y COVID 19, de la Fuerzas Mayores Prediales (FMP) reconocidas por la Agencia y las consecuencias de los otrosíes 9 y 10:

Tabla 5 Fechas de inicio y fin de las unidades funcionales Otrosí 9 y 10.

UF	FECHA DE INICIO	FECHA DE FIN (INICIAL)	FECHA DE FIN (EER COVID-19, SINIFANÁ y PASO NIVEL)	FECHA DE FIN (OTROSÍ No 9 y FMP)	FECHA DE FIN (OTROSÍ No 10)*
1	10/05/2018	23/04/2021	02/10/2024	02/10/2024	18/05/2026
2	09/06/2018	13/04/2023	19/07/2023	19/07/2023	19/07/2023
3	09/06/2018	13/04/2023	19/07/2023	19/03/2023	19/03/2023
4	08/01/2019	20/12/2021	21/03/2025	21/03/2025	18/05/202

*Para la UF1 y UF4 la fecha de finalización de las obras ejecutables son 11 de abril de 2023 y 7 de febrero de 2023 respectivamente.

Es importante indicar que de acuerdo con el Otrosí No. 10, los porcentajes máximos de retribución para la UF1 sin incluir el segmento de UF1 Sinifaná es el 87.98% y para la UF4 sin incluir el segmento de UF4 Paso Nivel es del 92.83%.

La UF1 Sinifaná, corresponde a los segmentos comprendidos entre el k8+088 y el k10+756 por la calzada izquierda y el k8+091y el k10+151 por la calzada derecha. Por su parte la UF4 Paso Nivel se refiere a tramo comprendido entre el k27+750 - K28+150 y del k29+380 - k30+468 por la calzada izquierda y entre el k27+750 - k28+200 y del k29+430 - k30+508 por la calzada izquierda.

La duración del cronograma de obra se ha visto afectado en virtud de la ocurrencia de diversos Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) que lo han impactado.

A continuación, se presenta el avance planeado y ejecutado para cada unidad funcional con fecha de corte al 31 de julio de 2024, según el plan de obras vigente:

Tabla 6 Avance de Obra por Unidad Funcional

UNIDAD FUNCIONAL	FECHA		AVANCE		Observaciones
	FIN (INICIAL)	FIN ACTUAL	PROGRAMADO	EJECUTADO	
UF 1 K0+000 al K5+200	23/04/2021	30/07/2021			Acta de terminación parcial K 0+000 al K5+520 suscrita el 31 de mayo de 2021. Segmento en Operación.
UF 1 K5+200 al K8+088 y K10+756 a K 13+540 calzada izquierda - K5+200 al K8+091 y K10+151 a K 13+540 calzada derecha	23/04/2021	11/04/2023	88%	92%	Con remisión de informe de incumplimiento por no finalizar las intervenciones ejecutables en los términos del Otrosí No. 10
UF-1 Sinifaná Kk8+088 al K10+756 calzada izquierda. K8+091al K10+151 calzada derecha	23/04/2021	18/05/2026*	0%	0%	Diseños objetados
UF 2	13/04/2023	19/07/2023	100%	99%	Con informe de incumplimiento por no finalizar las Intervenciones en el plazo establecido en el plan de obra.
UF 3	13/04/2023	19/03/2023	100%	100%	Acta de Terminación Definitiva suscrita el 31 de agosto de 2022.
UF 4. K31+165 al K32+142 calzada derecha K31+135 al k32+082 calzada izquierda	20/12/2021	28/03/2023			Acta Parcial suscrita el 28 de febrero de 2022. En Operación
UF 4. K26+600 a 27+750, K28+150 a K29+380 y K30+468 a K31+135 calzada izquierda. - K26+600 a 27+750, K28+200 a K29+430 y	20/12/2021	7/02/2023	93%	96%+	Acta de Terminación Definitiva suscrita el 04 de julio de 2023 en los términos del Otrosí No. 10 al Contrato de Concesión. En





Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20245000303221
20245000303221
Fecha: 28-08-2024

K30+508 a K31+165 calzada derecha.					Operación
UF-4 Paso Nivel K27+750 - K28+150 y del k29+380 - K30+468 calzada izquierda. K27+750 - K28+200 y del k29+430 - K30+508 calzada derecha	20/12/2021	18/05/2026**	0%	47% +incluy e este avance	En construcción. Sin cumplimiento de requisitos de acta de inicio
TOTAL			95%	96%	

* Sinifaná: Sin fecha de inicio. Supeditado a definición de estudios y diseños
** Paso Nivel: Sujeto a cumplimiento de condiciones del Otrosí No. 10

Sin embargo, en las UF1 (otrosí 10) y UF2 el plazo contractual ya culminó y las obras no se han completado, por lo que la Interventoría remitió el informe de presunto incumplimiento por la no terminación de las Intervenciones de la Unidad Funcional correspondiente. Por su parte para la UF4 Paso Nivel actualmente se adelantan las actividades previas para el inicio de la obra del retorno 2 paso nivel.

"4. ¿Cuántos tramos del INVIAS forman parte del proyecto Pacífico 1 y cuál es la razón por la que estos tramos no se han entregado para su finalización a la concesión?"

Respuesta: Los tramos pendientes de entrega por parte del INVIAS son los siguientes:

Tabla 7 Vías existentes pendientes de entrega a la fecha.

Sector	RN	PR Inicio	PR Fin	Tipo calzada	Longitud (km)
Camilo C - Primavera	6003	88+100	90+000	Sencilla	1.9
		93+700	95+000	Sencilla	1.3
Longitud aproximada (km)					3.2

El Concesionario no tiene la obligación contractual de ejecutar obras en el PR88+100 al PR90+000 y entre el PR93+700 al PR95+000 de la RN6003, (incluida la intersección Primavera). Por lo cual, no es obligación de Pacífico 1 culminar las obras que debió entregar el INVIAS.

Después de un acuerdo entre la Agencia y el Concesionario, este último realizó los estudios y diseños de los tramos no ejecutados por el INVIAS, así como el licenciamiento ambiental, y presentó el presupuesto para ejecutar las obras de doble calzada.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

"5. ¿Cuáles son las razones técnicas y presupuestales por las que el INVIAS no ha terminado los tramos que le corresponden entre el intercambio vial de primavera y el corregimiento de Bolombolo en el municipio de Venecia?"

Respuesta:

Se desconocen las razones técnicas y presupuestales por las que el INVIAS no ha terminado los tramos.

Sin embargo, el INVIAS mediante oficio DO-DGP-5130, con radicado ANI No. 2016-409-012643-2 del 17-02-16 informó a la ANI que respecto del Contrato 541 de 2012, cuyo objeto era "La construcción segunda calzada Primavera (PR95+000) – Camilo C (PR81+900) en el Departamento de Antioquia, (incluye gestión social, predial, ambiental del proyecto)", dicho Instituto mediante oficio No. 5 al Contrato 541/12 decidió unilateralmente "excluir la atención del sector comprendido entre el PR81+900 (Camilo C) y el PR88+100 de la ruta 60 tramo 6003". Adicionalmente, informó que "nos permitimos comunicarle que no se va a diseñar y construir por parte del Instituto, la Intersección Primavera, la cual se encuentra comprendida entre el PR94+750 al PR95+250; por lo cual le informo que el corredor vial comprendido entre el PR81+900 (Camilo C) y el PR88+100 de la ruta 60 tramo 6003, se encuentra disponible para entrega a la ANI".

Luego de un acuerdo entre la Agencia y Concesionario, este último realizó los estudios y diseños de los tramos no ejecutados por el INVIAS, y presentó el presupuesto para ejecutar las obras de doble calzada. Actualmente, la ANI se encuentra evaluando las fuentes de financiación de estas obras y su incorporación en el Contrato de Concesión.

"6. ¿Cuántos peajes están proyectados para entrar en operación en la concesión Pacífico 1 tras la finalización del proyecto?"

Respuesta: En el numeral 2.3 del Apéndice Técnico 1 del contrato de Concesión No. 007 de 2024, se indica la ubicación de los actuales peajes en las vías existentes objeto de la Concesión, así:

Tabla 8 Estaciones de peaje actualmente existentes

Nombre	Tramo	PR	Sentido de Cobro	Tarifa Actual (\$ Col 2012)				
				Cat I	Cat II	Cat III	Cat IV	Cat V
Amagá	6003	89+396	Bidireccional	\$6.500	\$7.000	\$14.900	\$19.000	\$21.500





Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

Así mismo, en el numeral 3.6 del Apéndice Técnico 1, se indica las Estaciones de Peaje que el Concesionario deberá instalar durante la Fase de Construcción de acuerdo con lo establecido en el Apéndice Técnico 2, así:

Tabla 9 Estaciones de peaje nuevas

Nombre	Ubicación	Sentido de Cobro
N. 1	Peaje Ancón Sur	Bidireccional

No obstante, en el Otrosí No. 4 al Contrato de Concesión se define la no instalación del Peaje Ancón Sur. Así las cosas, actualmente solo se contempla el peaje de Amagá el cual se encuentra en operación.

"7. ¿A fecha de esta comisión cuántos recursos económicos han sido girados por parte del gobierno a la concesión pacífico 1?"

Respuesta: Se indica que los traslados de vigencias futuras al patrimonio autónomo del proyecto acumulan \$1,29 billones, con corte al 31 de julio de 2024. A continuación, el detalle:

Tabla 10 Histórico de Fondos Vigencias Futuras

Vigencia	Fecha de Giro	Total
31/12/2018	28/12/2018	\$ 81.644.348.793
31/12/2018	28/12/2018	\$ 14.770.362.299
31/12/2018	2/01/2019	\$ 228.694.202
31/12/2019	30/12/2019	\$ 84.787.343.614
31/12/2019	30/12/2019	\$ 15.576.462.746
31/12/2020	30/12/2020	\$ 86.061.323.587
31/12/2020	30/12/2020	\$ 91.837.096.907
31/12/2020	30/12/2020	\$ 36.403.479.656
31/12/2020	30/12/2020	\$ 15.808.590.723
31/12/2021	29/12/2021	\$ 96.915.544.357
31/12/2021	29/12/2021	\$ 95.379.404.908
31/12/2021	29/12/2021	\$ 40.994.756.998
31/12/2021	29/12/2021	\$ 17.802.400.795
31/12/2021	31/01/2022	\$ 8.076.357.952
31/12/2022	28/12/2022	\$ 110.439.885.867
31/12/2022	28/12/2022	\$ 67.564.809.881
31/12/2022	28/12/2022	\$ 46.715.481.134
31/12/2022	28/12/2022	\$ 20.286.684.918
31/12/2022	13/09/2023	\$ 52.269.624.874
31/12/2023	20/10/2023	\$ 115.304.543.263
31/12/2023	20/10/2023	\$ 37.447.998.026
31/12/2023	20/10/2023	\$ 48.773.205.198





Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

31/12/2023	20/10/2023	\$	21.180.273.054
31/12/2023	29/02/2024	\$	86.548.107.920
VALOR TOTAL		\$	1.292.816.781.672

Respecto a lo anterior, se aclara que los recursos referidos anteriormente ingresan a la Fiducia, pero no son de disposición del Concesionario hasta el cumplimiento en avance y terminación de las obras por Unidad Funcional según se indicó anteriormente. A la fecha, los traslados acumulados recibidos por el Concesionario por vigencias futuras son **581.636.841.131** correspondientes a:

Tabla 11. Traslados vigencias futuras en Actas Compensación Especial y Retribución UF1, UF3 y UF4

UF	TOTAL ACUMULADO
UF 1	\$ 346.347.523.470
UF 3	\$ 147.483.044.570
UF 4	\$ 87.806.273.091
TOTAL	\$ 581.636.841.131

"8. ¿Desde qué fecha el peaje de Amagá es administrado por la concesión Pacífico 1?"

Respuesta:

De acuerdo con el Acta de entrega de la Estación de Peaje Amagá, a partir de las 06:00 horas del día 18 de abril 2016, se produjo la entrega de dicha Estación para ser administrada por el Concesionario.

"9. Desde la fecha en que recibieron el peaje de Amagá a la fecha de esta comisión, ¿cuántos recursos económicos han recibido por cada categoría y cómo se han distribuido e invertido por cada mes?"

Respuesta: Respecto a este punto es importante destacar que existen diferencias de un contrato de obra pública respecto a los contratos de concesión tanto en su naturaleza, riesgos, responsabilidades y remuneración.

En los **contratos de obra pública**, la remuneración suele ser una suma fija acordada al inicio del contrato o puede estar sujeta a ajustes basados en el avance del proyecto.

El pago puede realizarse en diferentes etapas, según el avance de la obra, y está basado en la cantidad y calidad del trabajo realizado. Los contratos de obra generalmente tienen un monto determinado y están sujetos a modificaciones solo si se acuerdan cambios en el alcance de la obra y la mayor parte de los riesgos están a cargo de la entidad contratante.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

En un contrato de concesión bajo el esquema APP implica que una entidad pública (el concedente) otorga a una empresa privada (el concesionario) para este caso el derecho a construir, operar y mantener una infraestructura pública durante un período específico, a cambio, el concesionario puede obtener ingresos a través de tarifas de usuarios y de la retribución asociada a vigencias futuras.

En un contrato de concesión bajo el esquema APP, la remuneración del concesionario no se paga de manera directa como en un contrato de obra, sino que está sujeto al cumplimiento de la entrega total de las intervenciones en una Unidad Funcional o en Fases (según como se haya estructurado) y al cumplimiento de los indicadores establecidos en el respectivo contrato, solo hasta ese momento se empieza a reconocer al concesionario la respectiva retribución que es el momento en el cual obtiene sus ingresos de la explotación del servicio o infraestructura que ha desarrollado, previa puesta en servicio en los términos del numeral 4.10 del Contrato de Concesión y cumplidos los requisitos para la suscripción de las actas de terminación definitiva o parcial.

Por tanto, es importante aclarar que el valor del contrato de concesión sobre la infraestructura a cargo incluye todas las obligaciones y actividades necesarias para el cumplir del objeto contractual, tanto en la Etapa Preoperativa como en la Etapa de Operación y Mantenimiento, y la Etapa de reversión, así como 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 ni jurisdicción territorial en los contratos de concesión, tal como sí ocurre en un contrato de obra pública.

Aclarado lo anterior, se debe indicar que los recursos ingresan a la fiducia, pero no son de disposición del Concesionario hasta el cumplimiento en avance y terminación de las obras por Unidad Funcional; los cuales se suman a las vigencias futuras del contrato y totalizan los recursos definidos en la estructuración y licitación del proyecto para financiar las obras en términos de Capex, Opex y remuneración del Concesionario.

El recaudo acumulado en el peaje Amaga al corte del mes de junio de 2024 es \$253.417.728.200, como se discrimina a continuación:

Categoría	2014	2015	2016	2017	2018	2019
EA	13.800,00	100.800,00	84.200,00	89.100,00	142.800,00	304.500,00
EG	346.800,00	2.514.300,00	2.613.600,00	2.096.100,00	2.297.400,00	2.614.800,00
ER	348.400,00	5.435.600,00	3.527.700,00	3.125.400,00	1.688.100,00	2.820.600,00
I	1.901.545.800,00	10.997.420.000,00	12.658.751.300,00	13.758.398.000,00	13.534.929.700,00	14.580.393.200,00
IE						107.082.900,00



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

II	651.751.600,00	4.080.569.800,00	4.614.731.900,00	4.913.839.200,00	5.017.633.500,00	5.257.551.600,00
IIA						77.126.900,00
IIIE	23.062.200,00	153.463.600,00	134.089.900,00	124.307.100,00	94.200.000,00	123.170.000,00
III	201.871.200,00	1.635.382.400,00	2.197.693.600,00	2.020.566.700,00	2.150.286.100,00	1.907.674.200,00
IIIE	34.455.000,00	241.403.400,00	246.550.500,00	225.949.000,00	129.387.600,00	158.298.400,00
IV	37.616.600,00	209.032.700,00	205.785.200,00	154.557.300,00	211.847.100,00	235.806.000,00
V	82.694.400,00	497.026.700,00	501.503.400,00	448.092.600,00	559.136.000,00	628.425.600,00
Total general	2.933.705.800,00	17.822.349.300,00	20.565.331.300,00	21.651.020.500,00	21.701.548.300,00	23.081.268.700,00

Categoría	2020	2021	2022	2023	2024	Total general
EA	125.700,00	236.600,00	662.400,00	153.600,00	167.900,00	2.081.400,00
EG	2.591.200,00	3.784.000,00	9.242.900,00	5.966.700,00	2.054.000,00	36.121.800,00
ER	4.052.400,00	6.273.200,00	14.215.200,00	9.923.100,00	4.208.700,00	55.618.400,00
I	11.305.998.100,00	18.507.436.600,00	22.746.248.500,00	24.267.294.400,00	13.275.416.200,00	157.533.831.800,00
IE	153.074.200,00					260.157.100,00
II	4.023.474.300,00	5.972.573.400,00	9.515.399.500,00	8.051.229.600,00	3.599.716.800,00	55.698.471.200,00
IIA	178.094.100,00					255.221.000,00
IIIE	57.572.800,00	65.096.500,00	53.287.800,00	49.017.600,00	16.044.400,00	893.311.900,00
III	1.564.468.700,00	2.256.945.100,00	4.284.210.300,00	3.968.576.700,00	1.614.043.600,00	23.801.718.600,00
IIIE	118.346.800,00	113.751.800,00	92.283.500,00	100.865.300,00	65.554.900,00	1.526.846.200,00
IV	292.553.300,00	432.671.000,00	1.272.930.800,00	889.404.100,00	377.143.100,00	4.319.347.200,00
V	630.998.400,00	849.815.600,00	2.476.972.200,00	1.781.157.000,00	579.179.700,00	9.035.001.600,00
Total general	18.331.350.000,00	28.208.583.800,00	40.465.453.100,00	39.123.588.100,00	19.533.529.300,00	253.417.728.200,00

"10. ¿Cuáles y en detalle son los obstáculos tanto en infraestructura como público-administrativos que no permiten el término de la obra del proyecto Pacífico 1?"

Respuesta: El principal inconveniente para finalizar las obras es la no entrega de la segunda calzada Primavera (PR95+000) - Camilo C (PR81+900) en el Departamento de Antioquia.

Respecto a los presuntos incumplimientos de avance de obra respecto al plan de obras vigente de las UF1 y UF2, se presenta un resumen de cada punto:

1. Unidad Funcional 1



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20245000303221**

20245000303221

Fecha: **28-08-2024**

El Otrosí No. 10 al Contrato de Concesión tenía proyectado para el día 11 de abril de 2023 la terminación de las Intervenciones entre las abscisas K0+000 al K8+091, y K10+151 al K13+540 por la calzada derecha y entre K0+000 al K8+088, K10+756 al K13+540. Teniendo en cuenta el no cumplimiento de lo anterior, la Interventoría con la comunicación CO-COSE-0406-2023-VT (20234090401002) del 13 de abril de 2023 solicitó la no objeción de un plazo de cura de 216 días, plazo máximo de corrección en los términos Parte Especial del Contrato de Concesión.

Recibida la comunicación 20235000164401 (RA-COSE-0601-2023-VT), mediante la cual la Agencia dio la no objeción para el plazo de cura, el 17 de mayo de 2023, con el oficio CO-COSE-0514-2023-VT (20234090540282) se notificó al Concesionario de la imposición de este por un término de 216 días calendario. Al haberse vencido el plazo de cura 19 de diciembre de 2023, la Interventoría identificó que no se evidenció la terminación de las intervenciones de la Unidad Funcional 1 entre las abscisas K5+200 al K8+091, y K10+151 al K13+540 por la calzada derecha y entre K5+200 al K8+088, K10+756 al K13+540 por la calzada izquierda según se acordó en el Otrosí No. 10 al Contrato de Concesión, por lo que con oficio CO-COSE-1231-2023-VT (20234091484452) del 27 de diciembre de 2023, remitió a la Agencia informe de presunto incumplimiento con el fin de realizar la citación de descargos que considere la entidad, para analizar la viabilidad de aplicar lo correspondiente al artículo 86 de la Ley 1474 de 2011.

Sobre la pretensión del concesionario de presentar esta situación como un EER, la misma fue negada por la Agencia el 17 de mayo de 2023, con el oficio 20235000164381 (RA-COSE-0602-2023-VT).

Simultáneamente, con los oficios 04-01-20230405014876 (RA-COSE-0414-2023-VT) y 04-01-20230410014880 (RA-COSE-0422-2023-VT), el Concesionario informó a la Interventoría y a la Agencia el 5 y el 10 de abril de 2023 respectivamente, la puesta a disposición de los siguientes tramos de la Unidad Funcional 1, señalando que previamente existen eventos eximentes de responsabilidad en la UF1: i) Segmento 2 K5+200 al K7+785 Calzada Izquierda y K5+200 al K7+785 calzada derecha ii) Segmento 3 K10+756 al K13+540 calzada izquierda y K10+151 al K13+540 calzada derecha.

La Interventoría con la comunicación CO-COSE-0401-2023-VT (05-01-20230413023432) del 13 de abril de 2023, informó que no puede atender la solicitud de verificación por las siguientes razones:

- *Existen tramos no culminados como el comprendido entre el K7+785 al K8+087 pretendido evento eximente de responsabilidad del 12 de marzo de 2023, negado por la Interventoría con comunicación CO-COSE-0396-2023-VT (2023-409-0396802, 05-01-20230412023424) donde se señaló que el Concesionario no atendió las alertas identificadas por el Interventor, así como las diversas solicitudes realizadas con la comunicación CO-COSE-0289-2023-VT*



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20245000303221**

20245000303221

Fecha: **28-08-2024**

(05-01-20230314023183 - 20224090365132) del 14 de marzo de 2023, reiterada con la comunicación CO-COSE-0309-2023-VT (05-01-20230316023213- 20234090296852) y de acuerdo las múltiples advertencias y observaciones sobre la estabilidad del talud, realizadas en comunicaciones CO-COSE-0936-2019 (05-01- 20190717008704), CO-COSE-0581-2020-VT (05-01-20200610012126), CO-COSE-0765-2020-VT (05-01-2020075012599), CO-COSE-1314-2020-VT (05-01-20201119014151), y CO-COSE-0962-2022-VT (05-01-20220922021734) entre otras, el Concesionario no atendió a las mismas previo al deslizamiento, por lo que esta situación siempre fue previsible y resistible por el Concesionario desde la intervención de este talud.

- Se concluyó que no se encuentra una justificación técnica que permita inferir que (i) la situación se encuentra por fuera del control razonable del Concesionario, y (ii) que sean circunstancias extrañas, imprevisibles e irresistibles por el Concesionario, pues se recuerda que la Interventoría advirtió al Concesionario que ha omitido atender nuestras solicitudes y ha ignorado las observaciones presentadas en las visitas de obra o en las diversas comunicaciones remitidas al Concesionario, donde damos alerta sobre la estabilidad el talud, así como nuestro criterio frente a los factores de seguridad de los mismos.

La Interventoría mediante oficio CO-COSE-0381-2024-VT (20244090628582) del 24 de mayo de 2024, dio respuesta al oficio del Concesionario 04-01-20240507017004 (RA-COSE-0381-2024-VT) donde presenta informe semanal del EER negado, al respecto se indicó por parte de la Interventoría que a la fecha no se tiene reporte de aplicación de lo dispuesto en el Contrato de Concesión Parte General Numeral 14.2 (d) (iv), independientemente de lo expresado por el Concesionario, la Interventoría señala que la información presentada es repetitiva.

Con relación a la radicación de los estudios y diseños de la fase III para la estabilización del talud, el Concesionario presentó la actualización de los diseños mediante comunicación 04-01-20240423016918 (RA-COSE-0362-2024-VT), información que se encuentra en estudio por parte de la Interventoría. Así las cosas, se deja claro que los estudios y diseños para la estabilización del talud 4.5 se encuentran OBJETADOS.

Por otra parte, se le recordó al Concesionario lo establecido en la Parte General del Contrato de Concesión numeral 4.5 literal (b), numeral 4.11 literales (a), (b), (c), (d), (e), y (g) en cuanto a la ejecución de las obras a su cargo y los riesgos establecidos en el numeral 13.2 (a) (vi) y (xxiii) de la Parte General correspondiente a cualquier situación que pueda verse afectada como consecuencia de su ejecución durante cualquiera de las etapas, en los términos establecidos en el Contrato, así como las modificaciones en los diseños durante la etapa de construcción.

2. Unidad Funcional 2





Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20245000303221**

20245000303221

Fecha: **28-08-2024**

El Concesionario mediante oficios RA-COSE-0313-2023-VT (04-01-20230315014709) del 16 de marzo de 2023 y RA-COSE-0349-2023-VT (04-01-20230324014773) del 24 de marzo de 2023, presentó la notificación del presunto Evento Eximente de Responsabilidad a su juicio, presuntamente ocasionado por el movimiento de la ladera que se presentó en la zona que pasa por el talud 13 ubicado en el tramo 6 entre las abscisas K17+100 y K17+385 y que viene desde la parte alta de la calzada existente, aproximadamente entre el PR69+300 al PR 69+800 de la RN 6003 y la finca "Panorama" localizada entre el PR mencionado y el talud 13, así mismo se pronuncia sobre los movimientos de la ladera en la Unidad Funcional 2.

Sobre dicho EER la interventoría se pronunció negativamente ante el Concesionario con la comunicación CO-COSE-0345-2023-VT (20234090345302) del 28 de marzo de 2023, señalando, entre otros, que la Interventoría le advirtió en varias comunicaciones de la delicada situación en las inmediaciones de la obra denominada "Puente Quebrada Líbano" al no evidenciar la atención de las alertas identificadas por el Interventor por lo que no es una situación imprevisible ni irresistible por el Concesionario.

Así mismo, la Interventoría se pronunció ante la comunicación 2023-500-0097831 (RA-COSE-0357-2023-VT) del 28 de marzo de 2023 de la Agencia con la comunicación CO-COSE-0362-2023-VT (20234090368652) del 3 de abril de 2023.

La ANI compartió después la posición de la Interventoría ANI mediante el comunicado según radicado 20235000164391 (RA-COSE-0603-2023-VT) del 15 de mayo de 2023, mediante el cual negó la solicitud de reconocimiento del EER.

A la fecha no se tiene reporte de aplicación de lo dispuesto en el Contrato de Concesión Parte General Numeral 14.2 (d) (iv). Mientras los EER presentados y notificados por el Concesionario no hayan sido reconocidos por la Agencia, el Concesionario no quedara relevado del cumplimiento de las presuntas obligaciones afectadas, esto de acuerdo a lo expresado en el Contrato de Concesión Parte General Numeral 14.2 (d) (v).

Paralelamente a la situación descrita anteriormente, el Concesionario con la comunicación 04-01-20230424014975 (RA-COSE-0496-2023-VT) del 25 de abril de 2023, solicitó la suscripción de Acta de Terminación Parcial de la Unidad Funcional 2 y su Compensación Especial indicando que teniendo en cuenta que sobre la Unidad Funcional 2 se encuentra reconocido, por parte de la ANI, un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) por causa de la Pandemia del COVID-19, se configura lo definido en la Sección 14.1(a) de la Parte General, que da lugar a la suscripción de un Acta de Terminación Parcial de Unidad Funcional 2, por lo anterior, puso a disposición de la Interventoría y de la ANI, los tramos entre el K25+238.90 al K26+600 por la calzada izquierda y K25+215.50 al K26+600 por la calzada derecha de la Unidad Funcional 2, para la verificación correspondiente.

Posteriormente, y dado que el plazo para la entrega de la Unidad Funcional 2 venció el 19 de julio de 2023, la Agencia por solicitud de la Interventoría expidió la no objeción al plazo de cura por la no terminación de las Intervenciones en el plazo establecido en



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20245000303221**

20245000303221

Fecha: **28-08-2024**

el plan de obras, por un periodo de 360 días teniendo en cuenta la afectación y magnitud del evento y el límite contractual del 20% establecido en el Contrato de Concesión No. 007 de 2014, el cual culminó en julio de 2024. El informe de incumplimiento relacionado con la no terminación de las Intervenciones de esta unidad funcional fue remitido el 25 de julio de 2024 con la comunicación 20244090911092

Ahora bien, es importante mencionar que conforme lo establecido en el Contrato de Concesión No. 007 de 2014, solo se puede suscribir Acta de Terminación de una Unidad Funcional cuando todas las obras estén completas y se cumplan las condiciones contractuales establecidas o en su defecto se cumplan toda las condiciones establecidas en el numeral 14.1 de la Parte General del Contrato de Concesión para la suscripción del Acta de Terminación Parcial, previa verificación de las obras según se detalla en el numeral 4.17 de la Parte General del Contrato de Concesión. Una vez suscrita el Acta de Terminación, se pone al servicio de los usuarios en los términos del numeral 4.10 de la Parte General del Contrato de Concesión y se procede a realizar el reconocimiento de la retribución o compensación correspondiente al Concesionario. Para el caso puntual de la Unidad Funcional 2 (en inmediaciones del Túnel Amagá), el Concesionario no culminó las obras que están previstas en el Contrato, debido a la afectación del sector de la Quebrada el Líbano, en tal sentido, no es posible para la Agencia suscribir la Terminación de unas obras inconclusas, lo que generó la imposición del periodo de cura en curso.

El Concesionario dio inicio a las intervenciones para la solución definitiva a su cuenta y riesgo de este tramo sin contar con la no objeción a los diseños, se indicó por parte de la Interventoría lo establecido en la Parte General del Contrato de Concesión numeral 4.5 literal (b), numeral 4.11 literales (a), (b), (c), (d), (e), y (g) en cuanto a la ejecución de las obras a su cargo y los riesgos establecidos en el numeral 13.2 (a) (vi) y (xxiii) de la Parte General correspondiente a cualquier situación que pueda verse afectada como consecuencia de su ejecución durante cualquiera de las etapas, en los términos establecidos en el Contrato, así como las modificaciones en los diseños durante la etapa de construcción.

Así mismo, se indica que se ha venido trabajando con el concesionario en diferentes mesas de trabajo en las que éste ha propuesto algunos documentos en donde se regulen las condiciones para que previa verificación de las intervenciones por parte de la Interventoría se ponga a disposición de los usuarios la Unidad Funcional 2, siempre y cuando se cumplan las condiciones contractuales en toda la Unidad Funcional con excepción del lugar afectado en donde el concesionario va a poner a disposición de manera temporal un bypass que permita también la circulación en dicho tramo y se garantice la circulación en toda la unidad funcional, siempre y cuando se les otorgue el reconocimiento económico por las inversiones realizadas en la Unidad Funcional.

No obstante lo anterior, la ANI se ha opuesto al reconocimiento económico en todo momento, dado que esto sería ir en contra del artículo 5 de la ley 1508 de 2012, y, por otro lado estaría abrogándose competencias que son exclusivas del legislador a través



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

de un contrato estatal, cuando el único habilitado para poder realizar entregas parciales en la unidades funcionales y el reconocimiento de la retribución es el legislador, tal y como se hizo por medio de la Ley 1682 de 2013 (Unidades Funcionales de Túneles, Artículo 71) y la Ley 1882 de 2018 (Unidades Funcionales de aeropuertos, de plantas de tratamiento de aguas residuales, de tramos de túneles o, de vías férreas, Artículo 13).

Sin embargo, la ANI siendo consciente de las reiteradas reclamaciones de la Comunidad afectada por el presunto incumplimiento del concesionario en la entrega de la totalidad de intervenciones dentro del plazo establecido la Parte Especial del contrato incluyendo el vencimiento del período de cura, está trabajando actualmente con éste en una modificación contractual en la cual se pueda poner a disposición de los usuarios la vía, bajo la regulación contractual actual, pero sin que en ningún momento ello implique para las partes la suscripción de un Acta de Terminación Parcial de la Unidad Funcional y mucho menos el reconocimiento de la Compensación Especial o Retribución alguna al concesionario, como tampoco una modificación en el plazo máximo para la entrega de la UF2. Lo anterior, se suscribiría de manera excepcional y única y exclusivamente para el beneficio de la Comunidad con el fin de garantizar el interés general.

"11. ¿Cuántas unidades funcionales tiene el proyecto Pacífico 1? En porcentaje, ¿cuál es el avance de cada una de ellas, y cuáles son los retrasos en cada unidad funcional y su motivo para la entrega?"

Respuesta: El proyecto Conexión Pacífico 1 cuenta con cuatro (4) unidades funcionales, cuyo detalle de las observaciones respecto a las afectaciones en el plan de obra se detallaron el punto 1, 2, 3 y 10. A continuación, se detalla el avance de cada una de las unidades funcionales:



"12. ¿Desde qué fecha el proyecto Pacífico 1 no tiene convenio de seguridad con la policía de transporte y tránsito y cuáles son los motivos técnicos y presupuestales por los que no se ha logrado finiquitar este convenio?"

Respuesta: El Concesionario por medio del oficio No. 04-01-20210706010877 (RA-COSE-1033-2021-VT) allegó la copia de la "Prórroga no. 1 convenio de cooperación



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20245000303221**

20245000303221

Fecha: **28-08-2024**

suscrito entre la Concesionaria Vial del Pacífico S.A.S. – Covipacífico S.A.S y la Policía Nacional de Colombia” del Convenio de Cooperación suscrito el 27 de abril de 2015, el cual prorroga el plazo de ejecución por un término de doce (12) meses, es decir, desde el 01 de junio 2021 hasta el 01 junio 2022, por lo cual desde junio de 2022 el proyecto Pacífico 1 no cuenta con dicho convenio.

Sin perjuicio de lo anterior, por medio del oficio 04-01-20220801013403 (RA-COSE-0944-2022-VT del 01-Ag-22), el Concesionario emitió repuesta al comunicado GS-2022-173183-DEANT, con la cual, DITRA solicita análisis financiero de las propuestas enunciadas en el comunicado 04-01-20220520012938.

En reunión del 26 de julio de 2022 con la asistencia de la DITRA, la Interventoría, la ANI y el Concesionario, se dejó el compromiso de la remisión de la propuesta N° 3. Por lo tanto, el Concesionario presentó los valores analizados indexándolos desde 2012 hasta abril 2022 de los ítems en controversia y comparándolos con las cotizaciones realizadas entre los meses de enero y abril de 2022.

La propuesta se presentó con el fin de buscar la liquidación del convenio y realizar uno nuevo, lo cual permita una solución a las controversias generadas por cambio de especificación de algunos elementos.

A su vez, la Agencia por medio del comunicado 20225000245171 (RA-COSE-1022-2022-VT del 17-Ag-22), solicitó a la Policía Nacional la suscripción del convenio de cooperación con la Concesionaria Vial del Pacífico S.A.S.

En reunión del 29 de septiembre de 2022, en la cual se reunió la DITRA, el Concesionario, la ANI e Interventoría, se manifestó por parte de DITRA que se requería por parte de la ANI gestionar comunicado con los precios de referencia de la propuesta N° 3, para finalizar trámite de liquidación del Convenio DITRA-CVP (vigente hasta el 01-junio-22) e iniciar con el trámite del nuevo convenio. En línea con lo anterior, la Interventoría por medio del comunicado CO-COSE-1021-2022-VT (20224091115482), emitió alcance al comunicado CO-COSE-0515-2022-VT el cual fue solicitado por DITRA para conocer los precios de referencia, y evaluar que los valores estipulados en la Propuesta N° 3, sean acordes con el contrato de Concesión.

En el mismo sentido, el Concesionario emitió segundo alcance con el oficio 04-01-20221101013983 (RA-COSE-1443-2022-VT), con el cual se dio respuesta a la DITRA sobre la solicitud análisis financiero de las propuestas enviadas; y en el mismo sentido solicitó el acta de liquidación y respuesta a oficios 04-01-20220801013403 y 04-01-20220822013513.

Por medio del oficio 04-01-20230216014571 (RA-COSE-0199-2023-VT), el Concesionario emitió la reiteración a la solicitud del acta de liquidación y tercer alcance de solicitud de respuesta a los comunicados 04-01-20220801013403 y 04-01-20220822013513, sobre la respuesta a la DITRA de la solicitud análisis financiero de las propuestas enviadas mediante 05-01-20220909021549.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20245000303221**

20245000303221

Fecha: **28-08-2024**

Por medio del oficio 04-01-20230228014642 (RA-COSE-0251-2023-VT) manifestó lo siguiente:

"Nos permitimos informarle que hemos consignado el valor de \$339.522.222 en la subcuenta "Convenio DITRA" correspondiente al valor de los elementos previstos para entrega en el Año 8, dado que no ha sido posible a la fecha llegar a un acuerdo con la Policía Nacional en relación con el Acuerdo Contractual necesario para la entrega de estos elementos".

Por otro lado, mediante oficio 04-01-20230719015479 (RA-COSE-0855-2023-VT), y en cumplimiento del compromiso adquirido en la reunión presencial del pasado 13 de julio de 2023, con presencia de la DITRA, la ANI, el Concesionario y la Interventoría; el Concesionario allegó de manera formal la información sobre los recursos disponibles para la suscripción del acta de liquidación del Convenio que estuvo vigente hasta el 1 de junio de 2022, así como en la suscripción de un nuevo convenio.

El Concesionario compartió el ejercicio con la Interventoría el 18 de julio de 2023 mediante correo electrónico, y una vez verificada en reunión virtual del 19 de julio de 2023, se verificó que los recursos disponibles se encuentren de acuerdo con la tabla presentada por DITRA, y los valores de la Tabla 7 del Apéndice Técnico 2. De la revisión realizada, la Interventoría por medio del comunicado CO-COSE-0708-2023-VT (05-01-20230724024166) emitió comentarios y observaciones.

La Interventoría mediante el comunicado CO-COSE-0741-2023-VT (05-01-20230802024245), dio traslado al comunicado ANI No. 20235000217991 con el cual se notificó el memorando No. 20237050082503 del 06 de junio de 2023, en el que el área jurídica de la Agencia Nacional de Infraestructura presentó recomendaciones acerca de la suscripción de los convenios con la Dirección de Tránsito y Transporte – DITRA de la Policía Nacional.

Paralelamente se trabajó en una propuesta de Otrosí para modificar el numeral "3.3.9 Policía de Carreteras" del Apéndice Técnico 2 del Contrato. La Agencia mediante comunicado No. 20235000291211 (RA-COSE-0977-2023-VT del 17-ago-23) indicó al concesionario que el borrador de otrosí propuesto buscaba que el manejo del convenio interadministrativo se realizará de manera similar a los Contratos de Concesión de quinta generación, no obstante, conforme lo manifestado en la mesa de trabajo realizada el 13 de julio de 2023, no es posible aplicar esta figura, por lo tanto, se debe trabajar en un otrosí, similar al otrosí No. 2, donde se realice el balanceo de los elementos que se deben suministrar a la DITRA, por lo que se invita al Concesionario a presentar la propuesta de otrosí ajustado, para que una vez se indiquen los elementos requeridos por parte de la DITRA, estos se plasmen en el otrosí y se pueda realizar el trámite de éste previo a la suscripción del nuevo convenio.

La ANI conforme a lo tratado en la mesa de trabajo realizada el 29 de septiembre 2023, remitió vía correo electrónico el borrador de otrosí para revisión y si es el caso realizar los ajustes que se requieran para el proyecto Pacifico 1, entre tanto se definen los elementos finales con la DITRA.





Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20245000303221
20245000303221
Fecha: 28-08-2024

Actualmente, se desarrollan los tramites del Acta de liquidación del convenio, y paralelamente en el otrosí que permita modificar la tabla contractual según las especificaciones enviadas por la DITRA, lo cual es necesario para firmar un nuevo convenio. El Concesionario mediante 04-01-20231115016145 (RA-COSE-1398-2023-VT del 15-Nov-23), manifestó que con el fin de liquidar el convenio de cooperación suscrito en abril de 2015, entre la Concesionaria Vial del Pacífico y la Policía Nacional de Colombia, y una vez revisadas las propuestas presentadas por la DITRA a través del comunicado GS-2023-235634-DEANT, además, de atender las negociaciones adelantadas en la mesa de trabajo del día 18 de octubre de 2023 y la propuesta presentada por la DITRA a través de correo electrónico del día 28 de octubre, manifestó estar de acuerdo en suministrar los elementos acordados con la DITRA.

A la fecha, el Concesionario y la DITRA continúan trabajando en la liquidación del Convenio, por lo cual, el proyecto no cuenta con dicho convenio de cooperación.

"13. ¿Desde la ciudad de Quibdó hasta la conexión con las concesiones viales de Mar 1 y Covipacífico, cuántos tramos son administrados por el INVIAS y cuáles son los contratistas en cada uno de ellos?"

Respuesta: A continuación, se relacionan los tramos o corredores que se encuentran a cargo de las concesiones de la ANI en la vía Quibdó-Medellín:

NOMBRE DEL PROYECTO VIAL	NOMBRE DEL CONCESIONARIO	CORREDOR	PR INICIAL	PR FINAL	MUNICIPIO	DEPARTAMENTO	OBSERVACIONES
Autopista Conexión Pacífico 1	Concesionaria Vial del Pacífico S.A.S. - Contrato No. 007 de 2014	UF4 - Camilo Cé - Ancón Sur Corredor que aplica: Primavera - Ancón Sur	PR54+000	PR64+000	Caldas	Antioquia	Tramo en operación y Mantenimiento, corresponde a 10 kilómetros de la UF4, conectándose en Primavera con Pacífico 2
		UF4 Corredor que aplica: Camilo Cé - Primavera	PR81+900 PR90+000	PR88+100 PR93+700	Amagá	Antioquia	Tramo en Construcción, inicia en Intersección Camilo Cé hasta Cuatro Palos. Tramo INVIAS pendientes de entrega: PR88+100 - PR90+000, entre el PR93+700 y el PR95+700
		UF0 Corredor que aplica: Bolombolo - Camilo Cé	PR48+000	PR81+900	Venecia - Amagá	Antioquia	Tramo en operación y Mantenimiento, corresponde a 33,8 kilómetros de la ruta 6003, conectando Bolombolo (Venecia) con Camilo Ce (Amagá).



Para contestar cite:
 Radicado ANI No.: **20245000303221**
 20245000303221
 Fecha: **28-08-2024**

							Hasta que se termine la construcción de la nueva doble calzada.
Autopistas al Mar 1	Desarrollo Vial al Mar S.A.S – Contrato No. 014 de 2015	UF 4 Peñalisa - Santa Fé de Antioquia Corredor que aplica: Peñalisa - Bolombolo	PR 44+200	PR 48+000	Bolombolo - Peñalisa	Antioquia	Mediante la suscripción del otrosí 6 (firmado el 23 de diciembre de 2019), se acordó realizar la Rehabilitación desde el PR48+000 hasta el PR44+ 200 de la carretera Ruta 6003 (Corregimiento de Bolombolo – Corregimiento de Peñalisa). La UF 4 fue recibida según acta de terminación del 29 de mayo de 2020, a partir de esta fecha la UF 4 se encuentra en operación y mantenimiento

De otra parte, se informa que mediante radicado ANI No. 20243060290461 de agosto de 2024, se dio traslado al INVIAS para lo de su competencia.

"14. ¿Cuántos recursos económicos se han destinado por parte del gobierno nacional para la construcción, diseño y mantenimiento a cada contratista en el tramo comprendido entre el municipio de Ciudad Bolívar en Antioquia y el municipio de Quibdó en el Chocó?"

Respuesta:

La Agencia carece de competencia para dar respuesta a este punto, por tanto, se informa que mediante radicado ANI No. 20243060290461 de agosto de 2024, se dio traslado al INVIAS por ser de su competencia.

"15. En los últimos 30 años, ¿a cuánto asciende el número de víctimas por circunstancias asociadas al estado de la vía en el tramo comprendido entre el municipio de Ciudad Bolívar en Antioquia y el municipio de Quibdó en el Chocó?"

Respuesta:



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

La Agencia carece de competencia para dar respuesta a este punto, por tanto, se informa que mediante radicado ANI No. ANI No. 20243060290461 de agosto de 2024, se dio traslado al INVIAS por ser de su competencia.

"16. "Después de la tragedia ocurrida a mediados de enero del presente año, en la que hubo más de 40 muertos en la vía Medellín-Quibdó, a la altura del municipio del Carmen de Atrato, el gobierno nacional anunció recursos económicos para la atención de este corredor vial. ¿Cuál es el estado actual de los recursos girados y el avance en infraestructura alcanzado con estos recursos?"

Respuesta:

La Agencia carece de competencia para dar respuesta a este punto, por tanto, se informa que mediante radicado ANI No. 20243060290461 de agosto de 2024, se dio traslado al INVIAS por ser de su competencia.

"17. ¿Cuál es el impacto económico para el suroeste antioqueño con el cierre programado en el sector de las areneras para desarrollar la infraestructura del retorno número 2 en la concesión de Pacífico 1? ¿y por cuánto tiempo está programado este cierre en horas y días?"

Respuesta: Sea lo primero indicar que a la fecha no está avalado por la Interventoría ni aprobado por el INVIAS ningún cierre de vía en el sector de las areneras.

Al respecto, el Concesionario por medio del radicado 04-01-20240418016895 (RA-COSE-0304-2024-VT) remitió para revisión y aval de la Interventoría, la documentación exigida por la ANI en la circular 2018-409-000010-4 en la cual se encuentra el "Procedimiento para tramitar todo permiso de cierre vía por Obras. Radicado ANI No. 20164090627182 – Radicado INVIAS SEI 337125", así:

"(...) para la ejecución del cierre de vía entre los PR 84+000 y PR 88+100 de la Ruta Nacional 6003 por un periodo de aproximadamente 20 meses, de acuerdo con el Otrosí # 10 al Contrato de Concesión. Se planea realizar los cierres de lunes a viernes en horario de 7:00 am a 6:00 pm y los sábados en horario de 7:00 am a 3:00 pm – exceptuando domingos y festivos, temporada de semana santa y temporada de fin de año."

Una vez revisada la documentación allegada, la Interventoría mediante comunicado CO-COSE-0326-2024-VT realizó comentarios y concluyó lo siguiente:

"Teniendo en cuenta lo solicitado en la comunicación del INVIAS SEI 337125, adjunta a la circular 2018-409-000010-4 sobre: "Oficio de aprobación por parte de la Interventoría, de los documentos anteriormente descritos, con su respectivo aval para el cierre.", la Interventoría encuentra necesario atender las





Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

observaciones y/o comentarios presentados en el presente documento, además el Concesionario no allegó el borrador de Acta de Comité para el trámite de permisos establecido por la ANI y se encuentra que la justificación técnica no satisface la necesidad de cierre total para la ejecución de las obras retorno 2”.

El Concesionario emitió el oficio 04-01-20240521017068 (RA-COSE-0448-2024-VT), con el cual dio atención a las observaciones planteadas por la Interventoría. Seguidamente, la Interventoría emitió respuesta mediante el comunicado CO-COSE-0461-2024-VT (05-01-20240621026511 del 21-junio-24), con el cual se concluyó lo siguiente:

- *"Teniendo en cuenta lo solicitado en la comunicación del INVIAS SEI 337125, adjunta a la circular 2018-409-000010-4 del 12-Mr-2018, sobre: "Oficio de aprobación por parte de la Interventoría, de los documentos anteriormente descritos, con su respectivo aval para el cierre.", la Interventoría encuentra que la justificación técnica no satisface la necesidad de cierre total para la ejecución de las obras retorno 2.*
- *El Concesionario en el oficio del asunto, dando respuesta al comentario 5 de la Interventoría manifiesta lo siguiente:
"Sea lo primero destacar que el cierre de vía y los términos del mismo están acordados en el Otrosí No 10, sección 9.4 así:*

(...)

Aunado a lo anterior Covipacífico considera absolutamente necesario realizar el cierre de la vía señalado, sin perjuicio de que el "Concesionario de buena fe adelantará un monitoreo constante de la evolución de la obra y podrá disponer la reducción de los horarios de cierre, tal como lo establece el Otrosí No 10".

Sin embargo, la Interventoría No se encuentra de acuerdo con la lectura del Otrosí No. 10 por parte del Concesionario, en el sentido que el mismo aduce que sea necesario dicho cierre, por lo tanto, se reitera que para las obras a ejecutar en el sector retorno 2 descritas en la Justificación Técnica, NO es posible concluir que se requiere el cierre propuesto". Subrayado fuera de texto.

No obstante, por medio del radicado 04-01-20240628017262 (RA-COSE-0620-2024-VT del 02-jul-24), el Concesionario Informó a la Agencia el inicio de las actividades de socialización del cierre de la Ruta Nacional 6003 entre el PR84+000 y el PR88+100 para la ejecución de las obras de construcción del retorno 2 de Paso Nivel, de acuerdo con lo establecido en la Sección 9.4 literal (a) (i) del Otrosí No. 10 del Contrato de Concesión a partir del mes de julio de 2024, manifestando lo siguiente:



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

"(...) El proceso de socialización se realizará con los diferentes actores sociales del área de influencia, principalmente la Gobernación de Antioquia, alcaldes de los municipios de la subregión del Suroeste de Antioquia y los gremios de transporte de pasajeros y carga, en estos espacios informaremos acerca de las obras a construir, el procedimiento constructivo, el horario de los cierres y las rutas alternas existentes.

Como anexo a la presente comunicación, adjuntamos la presentación y el cronograma de las jornadas que adelantaremos para socializar las actividades mencionadas (...)"

Ante lo anterior, la Interventoría mediante el comunicado CO-COSE-0509-2024-VT (05-01-20240708026626 del 05-jul-2024), manifestó lo siguiente:

"Respecto a las comunicaciones 04-01-20240628017262 (RA-COSE-0620-2024-VT) y 04-01-20240704017296 (RA-COSE-0654-2024-VT), la Interventoría indica que mantiene el concepto emitido con la comunicación CO-COSE-0461-2024-VT (20244090754012), en donde la Interventoría NO aprueba ni da aval a los cierres presentados por el Concesionario para el sector de ruta crítica Paso Nivel, el cual a la fecha según lo informado por el Concesionario en la comunicación 04-01-20240702017266 (RA-COSE-0630-2024-VT) no cuenta con la disponibilidad del predio ACP1-04-068A, predio que fue definido por el Concesionario como predio de ruta crítica.

Así las cosas, la Interventoría encuentra improcedente el inicio de unas "socializaciones" de un cierre que no tiene ni justificación técnica, ni aprobación ni aval de la Interventoría, por lo cual no puede completar su trámite ante el INVIAS".

Por lo expuesto anteriormente, se deja claridad que a la fecha, no se ha procedido con el trámite de cierre toda vez que NO están cumplidos los requisitos de la documentación requerida en la comunicación INVIAS SEI 337125, adjunta a la circular 2018-409-000010-4 del 12-Mr-2018, la cual estipula lo siguiente:

- *"Plan de manejo de Tráfico (PMT) propuesto por la entidad encargada del evento, el cual debe contener la siguiente información:*
 - *Proyecto de señalización.*
 - *PRs de ubicación de inicio y fin del sector de la vía que se pretende intervenir.*
 - *Vías alternas para el flujo vehicular durante el periodo de cierre autorizado.*
 - *Justificación técnica o soporte técnico del cierre de la vía o restricción vehicular, con descripción de las obras a realizar, con el fin de argumentar el tiempo de cierre y/o restricción de vía que se encuentre en solicitud.*



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

- Acta de comité donde se establece la necesidad del cierre de la vía.
- Oficio de aprobación por parte de la Interventoría, de los documentos anteriormente descritos, con su respectivo aval para el cierre.
- Socialización del cierre a la comunidad, volantes, vallas, etc."

Ahora bien, la Interventoría asistió a una reunión en la Secretaría de Infraestructura de la Gobernación de Antioquia, el día 9 de julio de 2024, en la que el Concesionario informó de la necesidad de un cierre en el sector de las Areneras de lunes a viernes en horario de 7:00 am a 6:00 pm y los sábados en horario de 7:00 am a 3:00 pm por un periodo de aproximadamente 20 meses.

Entendido lo anterior, la primera condición que debe darse es que el cierre se requiera y sea acordado entre las partes tal como indica el otrosí No. 10 así:

Considerando 63

"Que respecto al reconocimiento de los siguientes sobre costos asociados a la implementación de la Solución de Movilidad de Paso Nivel, en la parte considerativa de su decisión el Panel de Amigables Compondores dispuso lo siguiente:

(i) Por cierre de vía: "(...) Ahora bien, como el Contrato lo que impone es que se reconozca el sobre costo, y no hay certeza acerca del monto al que el mismo pueda ascender por la forma como finalmente se ejecutará la obra, y no puede el Panel hacer un reconocimiento sobre costos [SIC] que no se sabe si se incurrirá en ellos, se reconocerá el valor que corresponda teniendo en cuenta lo que indica la interventoría, pero si en la ejecución de **la obra se concluye por la interventoría y el Concesionario que son necesarios los cierres que indica el concesionario, se reconocerán los costos respectivos partiendo del modelo utilizado por la interventoría con los ajustes que requiera por la forma de ejecución de la obra.** En este sentido, el Amigable Compondor toma en cuenta la solicitud de la Convocante, para que se considere "que las horas de cierre diarias que finalmente se concedan, impactan en la eficiencia, y así en los costos". (Resaltado y subrayado fuera del texto original)."

Clausula 9.1

b) Sobre costos asociados al cierre de la vía: Las Partes acuerdan que **de requerirse implementar cierres en la vía para la construcción de la Solución de Movilidad de Paso Nivel**, la Agencia reconocerá al Concesionario los sobre costos en los que incurra mensualmente por los siguientes conceptos, más un AU del 29.6% debidamente indexados con el IPC para el caso de los ordinales (i) y (vi) del presente literal (b); y un AIU del 34.6% debidamente indexados con el IPC para los restantes:





Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20245000303221**

20245000303221

Fecha: **28-08-2024**

De darse un acuerdo sobre el cierre de la vía en el sector de las areneras, las partes del contrato deberán calcular los recursos que se deben disponer para hacer realizarlo, teniendo en cuenta los puntos que dispone la misma clausula 19 y que son:

- (1) *Personal y recursos asociados a la implementación del cierre*
- (2) *Limpieza de la Vía*
- (3) *Mantenimiento del tramo cerrado de la vía para ejecución de las obras*
- (4) *Rehabilitación de vías alternas*
- (5) *Mantenimiento periódico de vías alternas*
- (6) *Reglas asociadas a los sobrecostos que deberán ser reconocidos al Concesionario, en caso de los cierres de la vía sean implementados por un tiempo menor al acordado.*

Teniendo en cuenta lo anterior, existen muchas variables (cantidad de equipos, numero de cierres en el día, horas de cierre, numero de limpiezas, personal que se debe disponer para el cierre, etc) que impactarían en los costos asociados al cierre y por lo tanto manifestar un valor es irresponsable.

No obstante lo anterior, de requerirse y acordarse en cierre entre el Concesionario, ANI e Interventoría, en los términos del otrosí No. 10 al Contrato de Concesión, el Estado, adicional a los siguientes costos, debería asumir el stand by de los equipos si el cierre es inferior a 10 horas:

- *Personal y recursos para el cierre (Paleteros, baños, señalización, comunicaciones)*
- *Limpieza de la Vía (Labor que se hace a diario luego de terminar el cierre)*
- *Mantenimiento del tramo cerrado de la vía para ejecución de las obras (Dos veces al mes)*
- *Rehabilitación de vías alternas*
- *Mantenimiento periódico de vías alternas*

No obstante, el Concesionario de manera unilateral y de un entendimiento errado del otrosí No 10 al Contrato de Concesión, pretende el reconocimiento del stand by y costos ociosos, sin haber cumplido completamente con el procedimiento para que se pueda tramitar el supuesto cierre que requiere. Lo anterior fue notificado con el oficio 04-0120240806017464 (RA-COSE-0806-2024-VT) del 8 de agosto de 2024. Las diferencias presentadas respecto a los cierres de la vía podrán ser dirimidas por el Amigable Componedor.

"18. ¿Cuál es la caracterización del parque automotor que se afecta con el cierre en el sector de las areneras para desarrollar la infraestructura del



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

retorno número 2 en la concesión de Pacífico 1 de acuerdo con los tiempos programados para este cierre?"

Respuesta: Sea lo primero indicar que a la fecha no está avalado por la Interventoría ni aprobado por el INVIAS ningún cierre de vía en el sector de las areneras.

En los registros históricos del tráfico que transita por la Estación de Peaje Amagá, en promedio mensual se tiene el siguiente tráfico para las distintas categorías:

Tabla 12 Promedio tráfico histórico

I	II	III	IV	V
164.926	55.774	12.111	1.473	2.766
69,55%	23,52%	5,11%	0,62%	1,17%

* Datos desde diciembre 2014 hasta 31 de julio 2024

"19. ¿Qué impactos sociales y ambientales se han identificado en las comunidades locales debido a la implementación del proyecto Pacífico 1, y qué medidas se han tomado para mitigar estos efectos?"

Respuesta: El proyecto actualmente cuenta con una Licencia Ambiental (Resolución 510 de 2016) y tres modificaciones aprobadas por la Autoridad Ambiental (Resolución 0389 de 2018, Resolución 0272 de 2021 y Resolución 1404 de 2021). Dichos documentos relacionan, entre otra información, la identificación de los impactos socio ambientales, así como las medidas que se implementan para su mitigación.

Adicionalmente, de manera semestral, el Concesionario entrega a la ANLA un Informe de Cumplimiento Ambiental ICA; documento que permite a dicha Autoridad, realizar un control y seguimiento de las actividades llevadas a cabo por el Proyecto.

A continuación, se listan algunos de los impactos identificados:

Tabla 13 impactos identificados

Medio	Componente	Impacto
Abiótico	Geología	Alteración de la morfología
		Activación o generación de procesos erosivos y/o remoción en masa
	Agua	Alteración de la calidad del agua superficial
		Alteración de la calidad del agua subterránea
		Alteración del nivel freático



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20245000303221**

20245000303221

Fecha: **28-08-2024**

		Alteración de la disponibilidad del agua superficial
		Alteración de cauces
		Pérdida de suelo
	Suelo	Alteración de la calidad del suelo
		Alteración del uso actual del suelo
		Alteración de la calidad del aire
	Aire	Cambio en los niveles de ruido
Paisaje		Alteración del paisaje
Biótico	Ecosistema terrestre	Modificación de la cobertura vegetal
		Modificación de las poblaciones de fauna
	Ecosistema acuático	Modificación de las comunidades hidrobiológicas
Socioeconómico	Demográfico	Cambio en la dinámica poblacional (flujos migratorios y desplazamiento involuntario)
	Político	Potenciación de conflictos de intereses (expectativas, presencia de actores sociales)
	Económico	Cambio en las actividades productivas
		Generación de empleo
	Arqueológico	Alteración del patrimonio arqueológico
	Espacial	Cambio en los índices de accidentalidad vial
		Alteración de las condiciones de morbilidad de la población
		Alteración en la infraestructura de transporte y estructuras civiles
Alteración en la prestación de servicios públicos y sociales		
	Cultural	Alteración de los patrones culturales de la población

De igual forma, se relacionan los programas del Plan de Manejo Ambiental aprobado por la Resolución 510 de 2016, a través de los cuales se busca prevenir, corregir, mitigar o compensar los impactos socio ambientales generados por el Proyecto:



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20245000303221
20245000303221
Fecha: 28-08-2024

Tabla 14 Medidas de Manejo Ambiental

Elemento	PMA_ABIO_01	Programa de manejo del recurso suelo
Suelo	Subprograma 1	Manejo y disposición de materiales sobrantes de excavación
	Subprograma 2	Manejo de taludes, suelo orgánico y escorrentía
	Subprograma 3	Manejo de fuentes de materiales
	Subprograma 4	Manejo de plantas de trituración, concreto y asfalto
	Subprograma 5	Manejo de patios de almacenamiento y talleres de mantenimiento
	Subprograma 6	Manejo de explosivos y ejecución de voladuras
	Subprograma 7	Manejo de materiales y equipos de construcción
	Subprograma 8	Manejo de residuos sólidos domésticos, industriales y especiales
	Subprograma9	Manejo ambiental para la adecuación, uso, mantenimiento y entrega final de vías industriales del proyecto
Agua	PMA_ABIO_02	Programa de manejo del recurso agua
	Subprograma 1	Manejo de residuos líquidos
	Subprograma 2	Manejo de cruces, canalizaciones de cuerpos de agua
	Subprograma 3	Manejo de la captación
	Subprograma 4	Manejo y control de infiltraciones
	Subprograma 5	Uso y ahorro eficiente del agua
Aire	Subprograma 6	Manejo de aguas subterráneas en el sector de Loma del Guamo
	PMA_ABIO_03	Programa de manejo del recurso aire
Suelo	Subprograma 1	Manejo de fuentes de emisión y ruido
	PMA_BIO_01	Programa de manejo del recurso suelo
	Subprograma 1	Manejo de remoción de cobertura vegetal y descapote
	Subprograma 2	Manejo flora
	Subprograma 3	Manejo de fauna
Hábitats	Subprograma 4	Manejo del aprovechamiento forestal
	PMA-BIO-02	Protección y conservación de hábitats de ecosistemas terrestres
	PMA-BIO-03	Revegetalización y/o reforestación
	PMA-BIO-04	Recuperación y conservación de hábitats acuáticos



Para contestar cite:
 Radicado ANI No.: **20245000303221**
 20245000303221
 Fecha: **28-08-2024**

Conservación de especies	PMA-BIO-05	Protección y conservación de especies
	Subprograma 1	Protección y conservación de especies vegetales de alto valor de conservación
	Subprograma 2	Protección y conservación de especies de fauna
Compensación	PMA-BIO-06	Programa de compensación
Social	PMA-SOC-01	Programa de educación y capacitación al personal vinculado al proyecto
	PMA-SOC-02	Programa de información y participación comunitaria
	PMA-SOC-03	Programa de apoyo a la capacidad de gestión institucional
	PMA-SOC-04	Programa de capacitación, educación y concientización a la comunidad aledaña al proyecto
	PMA-SOC-07	Programa de compensaciones socioeconómicas
	PMA-SOC-08	Programa de restablecimiento y manejo de la infraestructura afectada
	PMA-SOC-09	Programa de fomento a la seguridad vial y la movilidad
	PMA-SOC-11	Programa de reasentamiento

"20. ¿Qué mecanismos de seguimiento y evaluación luego de la construcción están planificados para garantizar la sostenibilidad y el buen funcionamiento del proyecto Pacífico 1?"

Respuesta:

Frente al seguimiento y control de los contratos a cargo de la ANI, es necesario destacar que, por su naturaleza, la vigilancia de éstos exige conocimientos especializados y una capacidad operativa y organizacional acorde con la complejidad del objeto a vigilar, toda vez que dichos contratos se caracterizan por ser de largo plazo y de especial complejidad técnica, ambiental, financiera, jurídica y socio económica.

Por lo anterior, para la vigilancia de los contratos es necesario garantizar un seguimiento en sitio y en tiempo real, por lo cual el seguimiento contractual de aquellos suscritos por la ANI es ejercido por una interventoría integral, con la capacidad financiera, organizacional y técnica que garantiza la calidad del seguimiento contractual¹.

¹ Manual de Interventoría y Supervisión de la ANI. "3. Alcance Este manual está dirigido a todos los servidores públicos y contratistas como participantes de la vigilancia y control de un proyecto de concesión carretero; a los interventores por ser quienes ejecutan la supervisión y seguimiento de esos mismos proyectos, de tal manera que las disposiciones aquí establecidas deben ser cumplidas por cada una de las partes en aras de lograr el cumplimiento de las exigencias contractuales del Concesionario."



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20245000303221**

20245000303221

Fecha: **28-08-2024**

Para el caso específico del Contrato de Concesión No. 007 de 2014, la vigilancia contractual está a cargo de la firma interventora SERVINC- ETA, en el marco del Contrato de Interventoría No. 160 de 2014, cuyo objeto es:

"(...) es regular los termino y condiciones bajo los cuales el interventor se obliga a ejecutar para la NI la interventoría integral del contrato de concesión, que incluye las actividades que se describe en el presente contrato de interventoría, así como las actividades que en cabeza del interventor son asignadas en el contrato de concesión. (...)"

Como medida complementaria, más no concurrente de control, la ANI cuenta adicionalmente, con un equipo de seguimiento al proyecto que ejerce una labor de dinamización y articulación para el seguimiento general, en coordinación con el interventor. Así las cosas, los proyectos a cargo de la ANI, cuentan con un interventor del contrato y adicionalmente con un equipo que ejerce el seguimiento al proyecto.

Ahora bien, en ningún momento las actividades ejercidas por el equipo de seguimiento al proyecto exoneran de responsabilidad alguna al interventor del contrato, frente a las funciones y actividades que este último deba ejercer para la vigilancia y control al contrato², toda vez que, es este quien tiene la responsabilidad directa del seguimiento contractual al proyecto respectivo de acuerdo con lo ordenado por el artículo 53 de la Ley 734 de 2002, el artículo 33 de la Ley 1508 de 2012 y el artículo 83, 84 y demás concordantes de la Ley 1474 de 2011.

Teniendo en cuenta lo anterior, el contrato de concesión en su Apéndice Técnico 2, establece los niveles de servicio que el concesionario deberá cumplir para garantizar la operación y mantenimiento de la vía como Indicadores para Pavimento flexible, Pavimento rígido, túneles, para los cuales se realiza las mediciones por parte de la Interventoría del proyecto en la periodicidad que establecen las tablas del mencionado apéndice.

"21. ¿Cómo se ha garantizado la transparencia en el proceso de concesión y construcción del proyecto Pacífico 1, y qué canales de participación ciudadana se han implementado?"

Respuesta: El proyecto cuenta con un Plan de Gestión Social Contractual (PGSC) que contemplan todas las medidas de carácter social para prevenir, mitigar, corregir o compensar los posibles riesgos o impactos que se generen con ocasión del proyecto el cual está en armonía con los programas establecidos en la Licencia Ambiental para el medio socio económico.

Desde el inicio del contrato de concesión se han llevado a cabo los planes correspondientes a los distintos programas dentro de los que se destacan:

² Manual de Interventoría y Supervisión de la ANI. "En ningún momento las actividades ejercidas por la supervisión exoneran de responsabilidad alguna al interventor frente a las funciones y actividades que este último deba ejercer para la vigilancia y control frente al concesionario".



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

- Programa de información y participación comunitaria.
- Programa de apoyo a la capacidad de gestión institucional.
- Programa de capacitación, educación y concientización a la comunidad aledaña al proyecto.
- Programa de atención al usuario.

"22. ¿Qué tecnologías innovadoras se han utilizado en el desarrollo del proyecto Pacífico 1, y cómo han contribuido a mejorar la eficiencia y sostenibilidad del proyecto?"

Respuesta:

Actualmente en el tramo en operación de la UF-1 se encuentra instalada y en funcionamiento una granja solar que suministra parcialmente la energía que demandan los túneles de Sinifaná.

Así mismo, todos los sistemas que dispone el proyecto Pacífico 1, en lo referente con ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte), cuentan con la última tecnología que se tenía a la fecha de su implementación.

Finalmente, y de acuerdo con las directrices del Gobierno Nacional, el Peaje de Amagá cuenta con la tecnología de recaudo electrónico IP/Red.

PREGUNTAS PARA LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES - ANLA

"1. Informar sobre el trámite de consulta previa adelantado ante la autoridad competente por los titulares de los instrumentos de los Proyectos viales de Mar 1 y Unidades funcionales del Túnel del Toyo en el marco de los proyectos que tienen licencia ambiental otorgada por la ANLA, como requisito para la solicitud de licencia ambiental establecido en el artículo 2.2.2.3.6.2 del Decreto 1076 de 2015."

"2. Respecto de los proyectos ubicados en las veredas Tafetanes, Juntas, La Puerta, Guaimaral, Los Almendros, San Nicolás del municipio de Sopetrán indicar los impactos sobre los territorios y comunidades negras certificados por la Dirección de Autoridad Nacional y Consulta Previa de la zona de influencia de las obras y las medidas de mitigación y compensación establecidas en el instrumento de manejo y control ambiental, que se han tenido con estas comunidades."

"3. Identificación de los impactos ambientales y medidas de manejo contenidos en los documentos técnicos: Estudio de Impacto Ambiental (EIA) y Plan de Manejo Ambiental (PMA) del proyecto Túnel del Toyo y sus vías de"



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

acceso al Túnel Guillermo Echeverry, tramo 2 asociados al Ahuyentamiento de fauna silvestre terrestre.”

“4. Indicar el estado de mantenimiento y reparación de la estructura del Puente San Antonio.”

“5. Informar el estado de la inversión forzosa de no menos del 1% (plan, línea de inversión, en qué y de qué forma se van a destinar y ejecutar los recursos económicos) establecida en la Resolución 1574 de 2017; con respecto del plan de Compensación por pérdida de biodiversidad aprobado en la Resolución 921 de 2021, indicar los predios objeto de compensación y las acciones de conservación y restauración. Lo anterior con respecto al proyecto denominado: “Construcción Túnel Del Toyo y sus Vías de Acceso – Tramo 2” (Sector 2).”

“6. Informar las medidas de manejo contempladas para atender el impacto generado a la conexión vial del municipio de Giraldo, ocasionado por el inicio de construcción de proyecto Túnel Guillermo Gaviria Echeverri.”

Respuesta:

A través del oficio No. 20246050289831 del 16 de agosto de 2024, se realizó traslado a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA, respecto de las preguntas 1 a la 6.

“7. En el marco del proyecto de infraestructura vial denominado: Autopista Al Mar 2, se extrajo material de playa de la quebrada La Sucia, material que fue llevado hasta la autopista principal a la planta del consorcio Mar 1; verificar e informar el estado antes y después de la intervención de DEVIMAR del caudal, el ecosistema en general y las medidas de manejo para su intervención”

Respuesta:

La comunidad presentó a la ANLA PQR sobre el tema, entidad que realizó visita con el acompañamiento de Corantioquia. La ANLA emitió concepto mediante Acta 632 del 21 de septiembre de 2022, encontrando que no hubo afectaciones y realizando un único requerimiento respecto a entregar los soportes de socialización de las obras que se hicieron durante la explotación.

La Sociedad Concesionaria Devimar realizó las debidas socializaciones y dio respuesta al requerimiento. Finalmente, la ANLA en el Concepto Técnico 2189 del 12 de abril del 2024, dio por cumplida la obligación.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

Por lo anterior, el tema ya fue evaluado por la Autoridad y no hay obligaciones incumplidas ni se presentaron los impactos mencionados.

"8. Teniendo en cuenta los problemas de deforestación presentados en: la Vereda LLANOS DE SAN JUAN, informe si el proyecto "Construcción de la Segunda Calzada Túnel - San Jerónimo UF 1 y 3", cuenta con medidas de compensación relacionadas con reforestación."

Respuesta:

Para el proyecto Construcción de la Segunda Calzada Túnel - San Jerónimo UF 1 y 3" se establecieron obligaciones de compensación. La Sociedad Concesionaria en cumplimiento del Manual para la asignación de compensaciones por pérdida de biodiversidad (Resolución 1517 de agosto de 2012), presentó para evaluación de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA el plan de compensaciones ambientales.

Es pertinente aclarar que, en las zonas cercanas a la vía, no se logró ubicar predios que cumplieran con los lineamientos establecidos en el Manual de Compensaciones. En este sentido, Devimar realizó un estudio de los posibles predios que cumplían con las condiciones mencionadas y presento a la Autoridad Ambiental ANLA la propuesta de compensación, la cual fue aprobada y se encuentra en ejecución.

El predio donde se desarrolla y ejecuta el Plan de Compensación por Pérdida de Biodiversidad cumple con las condiciones en cuanto a ecosistema ecológicamente equivalente, área, coberturas existentes, conectividad ecológica, legalidad de tenencia, disponibilidad, uso del suelo, viabilidad técnica, ambiental, jurídica y económica.

PREGUNTAS DE LA COMUNIDAD (ANI E INVIAS)

"1. ¿Por qué la Unidad Funcional 3 es tratada con un PAGA y cuáles son los criterios para esta decisión?"

Respuesta:

De manera atenta se solicita que la pregunta sea formulada con más información y precisión frente a que vías hace referencia, y de esta manera dar una respuesta adecuada a su solicitud.

"2. ¿cuál es el cronograma de mantenimiento de las vías gestionado por ANI e INVIAS y cómo se priorizan las intervenciones?"

Respuesta:





Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

De manera general respecto de las vías que se encuentran a cargo de las concesiones de la ANI, se informa que los respectivos Concesionarios tienen dentro de sus obligaciones adelantar el mantenimiento, las intervenciones e implementar las medidas necesarias para asegurar la transitabilidad en condiciones seguras.

A su vez, los contratos de concesión vial tienen definidos unos indicadores de calidad y niveles de servicio que son verificados por parte de las correspondientes interventorías de manera periódica según lo contemple el contrato. En concordancia con lo anterior, se debe aclarar que la ANI cuenta con diferentes herramientas que se encuentran estipuladas en los contratos de concesión para conminar a los concesionarios al cumplimiento de estos, en dado caso que se evidencien presuntos incumplimientos, los cuales deberán ser reportados oportunamente por parte de las respectivas interventorías como responsables de la vigilancia de los contratos de concesión.

"3. ¿Cuáles son los planes de construcción y mantenimiento de la infraestructura asociada a las carreteras, incluyendo accesos vehiculares, puentes vehiculares y peatonales, box culvert y reductores de velocidad? ¿Qué acciones se han tomado para la reparación y rehabilitación de estructuras como puentes?"

Respuesta:

De manera atenta se solicita que la pregunta sea formulada con más información y precisión frente a que vías hace referencia, y de esta manera dar una respuesta adecuada a su solicitud.

"4. ¿Qué estudios técnicos, monitoreos y estudios geológicos se han realizado para determinar cualitativa y cuantitativamente las reparaciones necesarias que permitan evitar riesgos presentes y futuros? ¿Qué acciones preventivas e inmediatas se han implementado, y cuáles son las medidas propuestas para la reubicación de las familias afectadas?"

Respuesta:

De manera atenta se solicita que la pregunta sea formulada con más información y precisión frente a que vías hace referencia, y de esta manera dar una respuesta adecuada a su solicitud.

"5. ¿Cuándo se planea organizar un encuentro entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Consorcio Antioquia al Mar (CAM), la Agencia Nacional de Tierras (ANT), la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios, y la Defensoría del Pueblo para abordar la situación de inseguridad jurídica en el campo?"



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20245000303221**
20245000303221
Fecha: **28-08-2024**

Respuesta:

Se informa que la ANI se encuentra a disposición de atender las mesas de trabajo que sean requeridas dentro del marco de sus competencias, para el efecto, se recomienda de manera respetuosa que las citaciones sean allegadas con la debida antelación a fin de adelantar los tramites de comisión al interior Entidad.

"6. ¿Cuáles son los avances en la formulación del plan de caracterización, el plan de etnodesarrollo, el plan de salvaguarda cultural, el plan de adaptación al cambio climático y gestión del riesgo de desastres, el plan de atención para el acceso a tierras, el plan de formalización minera y las ollas comunitarias para el Consejo Comunitario de la comunidad afrocolombiana de La Esmeralda Paso Real?"

Respuesta:

Desde la Agencia Nacional de Infraestructura no se contempla adelantar tales actividades, puesto que no corresponden a compromisos adquiridos con El Consejo Comunitario La Esmeralda Paso Real.

"7. ¿Cómo se ha implementado el reconocimiento de la Mesa de Concertación Permanente adoptada mediante decreto por el Ministerio del Interior, y qué acciones se están tomando para coordinar y convocar los sectores administrativos para el diálogo social?"

Respuesta:

De manera atenta se solicita que la pregunta sea formulada con más información y precisión frente a que vías hace referencia, y de esta manera dar una respuesta adecuada a su solicitud.

Por favor incluir la Mesa a la que se refiere, el número y fecha del decreto referido.

"8. ¿Qué soluciones se están implementando para las alteraciones de movilidad generadas en los 12 accesos veredales debido al trazado de la vía y el intercambio vial a la altura del casco urbano, donde la vía cruza por la carrera 7 y afecta la carrera 6, comprometiendo el Plan Básico de Ordenamiento Territorial?"

Respuesta:

De manera atenta se solicita que la pregunta sea formulada con más información y precisión frente a que vías hace referencia, y de esta manera dar una respuesta adecuada a su solicitud.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20245000303221**

20245000303221

Fecha: **28-08-2024**

Los anexos se podrán consultar en la carpeta digital denominada "Aditiva Proposición No. 04 de 2024 - Comisión Sexta Cámara" en el siguiente enlace³.

https://anionline-my.sharepoint.com/:f/g/personal/gcubides_ani_gov_co/EhMyYxZGoxxKvyorMoyKG04BfNBDqgEQW0cJbgSkOsu6pA?e=dOJ48P

Cordialmente,

FRANCISCO OSPINA RAMÍREZ
Presidente

Anexos: Enlace dispuesto en el documento.

cc: 1) CAMARA DE REPRESENTANTES Gloria.gomez@camara.gov.co TODOS TODOS

VoBo: ANDREA DEL SOCORRO CASTELLANOS CESPEDES, CECILIA DEL SOCORRO MUNOZ SALAMANCA (GERENTE), DAVID JULIAN SALAMANCA MOJICA, DIANA YOLIMA GUTIERREZ REY Gerente, GONZALO CUBIDES SUAREZ, JUAN CARLOS RENGIFO RAMIREZ GERENTE, JUAN JOSE OYUELA SOLER VICE, MARIA CAMILA SALCEDO SOTO, EDSON JHAIR RICO CARVAJAL, ELIANA RESTREPO BRAND GERENTE GIT SOCIAL, JOSE ALAIN HOYOS HERNANDEZ GERENTE GIT (E), RODRIGO ALMEIDA MORA VICE
Nro Rad Padre: 20244090989352
Nro Borrador: 20245000052708
GADF-F-012



Documento firmado digitalmente



³ Se recomienda respetuosamente seleccionar, copiar y pegar el enlace en navegadores como "Chrome", "Mozilla" y "Microsoft Edge".