



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

Bogotá D.C., **15-05-2025**

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

CÁMARA DE REPRESENTANTES

secretaria.general@camara.gov.co

Ciudad

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

ASUNTO: Respuesta a la Proposición No. 112 de 2024 "*Situación de peajes en el departamento del Meta (Puente Amarillo. Ocoa. La Libertad, Iraca)*" – Cámara de Representantes. Radicado ANI No. 20254090571142 del 08 de mayo de 2025.

Respetado Doctor Lacouture:

En atención al radicado del asunto, mediante el cual remite la Proposición No. 112 de 2024 sobre la "*Situación de peajes en el departamento del Meta (Puente Amarillo. Ocoa. La Libertad, Iraca)*", la Agencia Nacional de Infraestructura da respuesta en el marco de sus competencias y con base en la información suministrada por la Vicepresidencia Ejecutiva y la Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno, en los siguientes términos:

Cuestionario General para Ministra de Transporte y Director de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI):

- 1. ¿Qué medidas reales y concretas ha tomado el Ministerio de Transporte para atender a las comunidades del Meta frente a sus solicitudes relacionadas con los peajes de Puente Amarillo, Ocoa, La Libertad, e Iraca?**
- 2. ¿Por qué hasta el día de hoy (15 de noviembre del 2024) no se han obtenido soluciones y resultados concretos, y aún existen las manifestaciones pacíficas en los 4 peajes mencionados?**

Respuesta a los numerales 1 y 2 : Como es de conocimiento público, desde el mes de agosto de 2024 se vienen presentado manifestaciones en los peajes del proyecto de la Concesión IP Malla Vial del Meta (004 de 2015) y la APP Villavicencio - Yopal (010 de 2015), con jurisdicción en los municipios de Villavicencio, Acacías y Granada, en los cuales algunos miembros de las comunidades levantaron las talanqueras de los peajes, trayendo como consecuencia que se impida el normal recaudo de las tarifas de peajes, el cual es esencial para garantizar la sostenibilidad de los contratos de concesión. Frente a lo acontecido, sin dar mayores detalles sobre la naturaleza legal de su actuar,



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

la comunidad justifica estas acciones en la no aceptación de las condiciones tarifarias existentes y el alcance de los proyectos concesionados.

Para analizar la situación y presentar propuestas proactivas desde el nivel central, se han propiciado mesas de trabajo en las que se expusieron las peticiones por parte de las comunidades que, luego de ser analizadas por la Agencia, los concesionarios y las interventorías, se consideran inviables, ya que desbordan, entre otros, aspectos de orden financiero y contractual.

Al respecto, es de resaltar que, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI es respetuosa de las manifestaciones y la protesta social en el marco de la Constitución y las leyes, sin desconocer que las mismas deben estar ajustadas a los límites de las manifestaciones pacíficas, sin configurar vías de hecho, ratificado al respecto, que las entidades del gobierno no pueden desconocer la legalidad de los contratos de concesión en curso, incluido el cobro del recaudo por concepto de peajes conforme el marco legal vigente¹. A la fecha, de acuerdo con el reporte efectuado por el Concesionario del proyecto IP Malla Vial del Meta, el no recaudo estimado en los peajes del Proyecto de concesión corresponde a:

Date

06/08/2024

28/04/2025

Tráfico y Recaudo Evasor por Protestas

PEAJE	Total Trafico	Total Recaudo
IRACA	418.033	\$7.178.417.116
LA LIBERTAD	1.347.901	\$42.751.358.064
OCOA	2.033.311	\$34.119.167.442
YUCAO	535	\$9.692.090
Total	3.799.780	\$84.058.634.712

Fuente: concesionario – Sujeto de validación de la interventoría

Ahora bien, la Agencia en el marco de sus competencias y las obligaciones que se derivan de los respectivos contratos de concesión, ha atendido diferentes espacios de trabajo, con los siguientes resultados:

¹ Los peajes están reglamentados a través de la Ley 105 de 1993 que en su artículo 21, modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002, establece que, para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, se cobrará por su uso, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

- **Peaje Puente Amarillo (jurisdicción del Municipio de Villavicencio):** El peaje hace parte de la Concesión Vial del Oriente – Covioriente S.A.S., ejecutada mediante el contrato No. 010 de 2015, y es clave en la estructura financiera del proyecto. Con el objetivo de evaluar el impacto social del cobro de peajes en las comunidades y en cumplimiento de la normativa vigente, el proyecto fue debidamente socializado durante su fase de estructuración con las comunidades y autoridades. Durante este proceso, se presentaron las tarifas y la ubicación de los peajes, con la participación activa de las alcaldías Municipales, Juntas de Acción Comunal, habitantes locales, transportadores y otros interesados en el proyecto.

Específicamente, para el peaje de Puente Amarillo, se realizó una socialización en Villavicencio el 27 de enero de 2015. En esta reunión se explicó detalladamente el alcance general del proyecto, la inversión prevista, los beneficios para los usuarios, el cronograma de obras, la cantidad de peajes a lo largo del corredor vial, las nuevas tarifas propuestas, las tarifas diferenciales y la ubicación y entrada en vigencia de las tarifas una vez finalizadas las obras. Además, se brindó un espacio para que la comunidad y las autoridades municipales expresaran sus comentarios y sugerencias.

Para el tramo Villavicencio-Cumará, correspondiente a la Unidad Funcional 1 del proyecto, donde se ubica el peaje Puente Amarillo, se destacan obras clave como la construcción de 19 kilómetros de segunda calzada, 5.4 kilómetros de la variante de Cumará, el mejoramiento de 18 kilómetros de la calzada existente, la construcción de las intersecciones a desnivel Restrepo 1 y Restrepo 2, y un nuevo puente sobre el Río Upín (Restrepo). También se incluye la construcción de la vía V-20 en el paso urbano del municipio de Cumará. Estas obras, con una inversión estimada de \$1.025 billones entre CAPEX y OPEX a precios de diciembre de 2013, presentan un avance del 91.76% con corte a 30 de abril de 2025. La mayor parte de la infraestructura ya está finalizada, por lo que se requiere garantizar el cumplimiento del pacto contractual para pagar estas importantes inversiones.

Desde julio de 2024 se han llevado a cabo mesas de trabajo con la comunidad del área de influencia del proyecto debido a las inconformidades manifestadas sobre el peaje. A partir del 2 de agosto de 2024, las talanqueras del peaje Puente Amarillo se levantaron como medida de presión por la comunidad y gracias a las mesas de diálogo se logró que el 30 de diciembre de 2024 se reestableciera el cobro. Dentro de las gestiones adelantadas por todas las autoridades, concesionario e interventor se han realizado cerca de diez (10) mesas de diálogo entre julio y octubre de 2024, dentro de la que resalta el 07 de noviembre de 2024 con la Defensoría del Pueblo del Meta y las comunidades. Durante estas reuniones la ANI ha presentado sucesivas propuestas para el establecimiento de Tarifas diferenciales para los habitantes de Villavicencio, Restrepo y Cumará (Ver respuesta numeral 9) y reafirmó su compromiso con la



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

última propuesta, anunciada el 13 de septiembre de 2024, que incluye un esfuerzo significativo al compensar un monto de \$5.327.956 anuales. Sin embargo, esta propuesta no fue aceptada por los manifestantes.

Es importante indicar que en el desarrollo de estas mesas ha participado el Ministerio de Transporte como cabeza del sector, brindando el acompañamiento a la ANI y manifestando la disposición al diálogo abierto y continuo con la comunidad.

De acuerdo con los reportes del concesionario y la interventoría del proyecto, teniendo en cuenta que a la fecha las talanqueras ya no continúan levantadas, se impidió el recaudo de \$13.645.729.100 millones, con corte al 30 de diciembre de 2024. Esta situación generó un déficit significativo en el presupuesto público destinado a financiar la infraestructura ya ejecutada y puesta en servicio. La falta de garantizar estos ingresos compromete los pagos que del estado debe adelantar en cumplimiento del contrato de concesión y la sostenibilidad financiera del proyecto teniendo que emplear recursos de la nación.

El levantamiento de las talanqueras del peaje Puente Amarillo se presentó en contravía con la negación de las medidas cautelares solicitadas por los accionantes en donde se requirió "La suspensión del cobro y/o recaudo en las casetas – peaje Puente amarillo", lo cual fue negado y argumentado por la honorable magistrada con lo siguiente:

"... Se advierte que de acceder a una suspensión del cobro y/o recaudo en las casetas – peaje PUENTE AMARILLO, inevitablemente tendría como consecuencia la modificación del CONTRATO DE CONCESIÓN lo cual conllevaría a un desajuste económico del mismo como quiera que se causaría un impacto en el modelo financiero sobre el que fue estructurada la concesión, la imposibilidad del mantenimiento de la vía, de las adecuaciones que se están realizando en la misma y la pérdida del empleo de las personas que laboran en la concesión, circunstancias estas que conducirían a la causación de mayores perjuicios que los derechos e intereses colectivos que se pretenden proteger..."

A pesar de los argumentos dados por la honorable magistrada en la decisión de la medida Cautelar, se tomaron vías de hecho por parte de la Comunidad que llevaron a aumentar el déficit en el presupuesto público necesario para solventar tanto la infraestructura ya ejecutada y como la que está pendiente por ejecutar, poniendo en riesgo la sostenibilidad financiera del mismo y por ende agravando la situación financiera de los recursos de la nación.

Actualmente, y con el fin de mitigar la situación presentada el año pasado en el peaje Puente Amarillo, así como de atender las problemáticas expuestas por las



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

alcaldías y las comunidades, se encuentra en estudio en el Ministerio de Transporte un proyecto de resolución que busca establecer tarifas diferenciales para los municipios de Villavicencio, Restrepo y Cumaral. Adicionalmente, se propone implementar una tarifa turística para los fines de semana, dirigida a los vehículos de categoría I que no sean beneficiarios de la tarifa diferencial, quienes solo pagarían un trayecto al presentar el comprobante correspondiente en la caseta de peaje.

- **PROYECTO IP MVM**

En desarrollo de las manifestaciones, de parte de la Agencia se han asistido a los siguientes espacios de trabajo:

Peaje	Fecha inicio levantamiento de talanqueras	Reuniones desarrolladas
OCOA	6 de agosto de 2024	30 de agosto de 2024 (Defensoría del Pueblo) 18 de octubre de 2024 (Agrosavia) 29 de octubre (peaje La Libertad) 20 de noviembre de 2024 (Cámara de comercio Villavicencio) 10 de febrero de 2025 (Defensoría del pueblo - Regional Meta) 14 de marzo de 2025 – Audiencia publica
LA LIBERTAD	7 de agosto de 2024	10 de septiembre de 2024 (MT) 23 de septiembre de 2024 (Alcaldía de Acacias) 17 de octubre de 2024 (Acacias) 29 de octubre de 2024 (Acacias) 1 de noviembre (recorrido vías intermunicipales) 20 de noviembre de 2024 (Cámara de comercio Villavicencio) 10 de febrero de 2025 (Defensoría del pueblo - Regional Meta) 14 de Marzo de 2025 – Audiencia publica
IRACA	30 de agosto de 2024	19 de septiembre de 2024 (Granada) 17 octubre de 2024 (Granada) 3 de febrero de 2025 (Granada) 10 de febrero de 2025 (Defensoría del pueblo - Regional Meta) 30 de octubre de 2024 (Granada) 20 de noviembre de 2024 (Cámara de comercio)



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

Villavicencio) 10 de febrero de 2025 (Defensoría del pueblo
- Regional Meta)

14 de marzo de 2025 – Audiencia pública

**4 de abril - Evaluación alternativas de intervención
espacio público**

Peaje La Libertad (jurisdicción del Municipio de Villavicencio): Para este peaje se tiene el reporte de que la manifestación y levantamiento de talanqueras inició el 6 de agosto de 2024, motivado por la oposición al peaje, momento desde el cual se dieron los acercamientos con las comunidades, desarrollando varios espacios de trabajo.

A la fecha las talanqueras se mantienen arriba, con la propuesta de reubicación del peaje hacia el municipio de Puerto López, lo cual es inviable contractualmente. Se concluye de lo expuesto que las propuestas presentadas por la Agencia a la comunidad en el marco de la legislación vigente y el contrato de iniciativa privada 004 de 2015, no fueron de recibo de parte de la comunidad y, frente a ello, manifiestan seguir con las talanqueras arriba.

- **Peaje Ocoa (jurisdicción del Municipio de Acacías):** El 7 de agosto de 2024 las comunidades iniciaron manifestaciones por el desacuerdo con el peaje de OCOA, en las que requirieron la suspensión del recaudo mientras se finaliza la fase de construcción o el retiro de la estación de peaje.

Con la comunidad del sector se han generado espacios de trabajo en el Ministerio de Transporte (10/09/24) y en la alcaldía de Acacías (23/09/24), en los que se ha concluido que las peticiones realizadas por la comunidad sobre la terminación del contrato de concesión o suspensión de cobros hasta que termine la etapa de construcción (septiembre de 2026), no son viables en términos contractuales y legales.

Se concluye entonces que las propuestas presentadas por la Agencia a la comunidad en el marco de la legislación vigente y del contrato de iniciativa privada 004 de 2015, no fueron aceptadas por la comunidad y manifiestan seguir con las talanqueras arriba.

- **Peaje Iracá (jurisdicción del Municipio de Granada):** Se reportó de parte del concesionario que el 30 de agosto de 2024 se dio inicio a manifestaciones, motivadas por el desacuerdo con el peaje, presentándose hasta la fecha un levantamiento intermitente de talanqueras.

El 30 de octubre se desarrolló un recorrido con representantes de la comunidad, donde se identifican posibles sitios de inversión de los recursos dispuestos por la Agencia, priorizando:



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

- Bahías comerciales anexas al corredor vial
- Ciclorruta y espacio desde el parque la paz a la intersección donde termina el corredor concesionado (municipio Granada)
- Consolidación de espacio público en la intersección donde termina el corredor concesionado (municipio Granada)
- Construcción de bahía de parqueo para vehículos de transporte público (municipio Granada)

Se concluye que las propuestas presentadas por la Agencia a la comunidad en el marco de la legislación vigente y el contrato de iniciativa privada 004 de 2015, son de recibo, definiendo una hoja de ruta para la ejecución de actividades de obra.

Atendiendo a las afectaciones que se están presentando a estos proyectos de concesión por las manifestaciones en curso, el 21 de septiembre de 2024 se realizó un Puesto de Mando Unificado (PMU)², que contó con la presencia de la Ministra de Transporte, el Viceministro del Interior, Viceministro de Defensa, la Gobernadora del Meta, el Alcalde de Restrepo, representantes de la Alcaldía de Villavicencio, de la Alcaldía de Acacías, de la Alcaldía de Granada, de la Policía Nacional, la Defensoría del Pueblo, el Procurador Regional del Meta, y, por parte de la Agencia, el presidente, el vicepresidente de Planeación, Riesgos y Entorno, y el vicepresidente Ejecutivo y demás funcionarios.

En dicho PMU, la principal conclusión fue la necesidad de seguir dando cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto 003 de 2021, en el entendido de garantizar los espacios de la manifestación pacífica, aclarándose que la misma no puede estar investida de vías de hecho, afectación al patrimonio y al orden público.

Consecuente con lo dispuesto en el citado PMU, los ministerios de Defensa, Interior y Transporte, en comunicado a la opinión pública publicado del 23 de septiembre de 2024 (<https://www.ani.gov.co/comunicado-la-opinion-publica-54>), informaron:

"... El Gobierno nacional está y estará siempre dispuesto a promover y a acompañar las dinámicas de diálogo social y concertación. Hoy, las acciones implementadas en el país, como las tarifas diferenciales, son producto del diálogo constante con autoridades locales, comunidades y otros actores interesados (...)

- Para materializar las grandes obras de infraestructura que necesita el país se requiere de la confluencia de diversas fuentes de financiación. Las carreteras

² Se anexa copia del acta del Consejo de Seguridad del Puesto de Mando Unificado (PMU) realizado el 21 de septiembre de 2024 para su referencia.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

concesionadas del país se desarrollan mediante Asociaciones Público-Privadas (APP), las cuales se financian

mediante aportes del Estado y de los usuarios de las vías, a través del recaudo de peajes; otros proyectos carreteros se materializan a través de Iniciativas Privadas (IP), en las que la Nación no designa recursos públicos, sino que se financian de forma exclusiva mediante el recaudo de peajes (...)

- Los peajes están reglamentados a través de la Ley 105 de 1993 que en su artículo 21, modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002, establece que, para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, se cobrará por su uso, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

- Los peajes son una fuente contractual esencial para la financiación, construcción, operación y mantenimiento de las vías, para la movilidad y desarrollo de las regiones de Colombia. No pagar los peajes pone en riesgo la estabilidad de los proyectos carreteros y el cumplimiento de las obligaciones adquiridas por el Estado.

Por lo tanto, como Gobierno nacional no podemos aceptar ni normalizar que se suban las talanqueras impidiendo el cobro legal en los peajes..."

Consecuente con el PMU de orden Nacional, la Gobernación del Meta convocó a un nuevo PMU el 15 de octubre de 2024, donde se acordó realizar reuniones con las comunidades de los diferentes peajes, las cuales fueron atendidas por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) los días 17 y 18 de octubre. En sus resultados se tiene la no aceptación de las propuestas efectuadas y la confirmación de la comunidad de mantener las talanqueras arriba. Posteriormente, en un nuevo PMU convocado para el 23 de octubre por la Gobernación del Meta, la ANI dejó claro que no se continuarán las mesas de trabajo hasta que se bajen las talanqueras, ya que, a pesar de los múltiples encuentros y propuestas presentadas, el diálogo con las comunidades se ha agotado y no se han alcanzado acuerdos que permitan avanzar en la solución del conflicto.

Pese esto, se realizó una nueva mesa de trabajo el 20 de noviembre de 2024 en las instalaciones de la Cámara de Comercio de Villavicencio convocada por el Dr. Henry Palma, en la cual se unificó una mesa de trabajo con las tres comunidades de las áreas de influencia de los peajes (OCA, LA LIBERTAD e IRACA). En desarrollo del espacio de diálogo, se presentaron solicitudes referentes a:

- 1. Que no se judicialice a los miembros de la manifestación*
- 2. Que se estudie una posible captación ilegal de dineros de parte de la Concesión*
- 3. Que se Verifique el Capex y Opex, en contexto de otros proyectos de concesión.*
- 4. NO recibir la unidad funcional 1 del proyecto (en proceso)*



5. *Que se efectuó una auditoria Forense al contrato 004 de 2015, y durante este proceso no se efectuó recaudo en los peajes.*
6. *Que se efectuó una renegociación del contrato o se reliquide*
7. *Que no se realice manifestaciones de parte de los empleados del Concesionario.*

Al respecto, se concluye que han variado las peticiones que inicialmente se desarrollaban en cada uno de los escenarios surtidos de manera independiente, ante lo cual, se da el trámite correspondiente de parte de la Agencia en el marco de la legislación vigente y el contrato suscrito, sin tener a este punto acuerdo alguno que permita la correcta operación de los referidos contratos de concesión.

Los soportes de las reuniones adelantadas se disponen en la carpeta "respuesta 2", en el enlace relacionado al final del documento.

3. ¿Cuáles son los factores, argumentos o razones sobre los que se basa el Ministerio del Transporte para justificar y aceptar el costo e incremento de tarifas en los peajes de Puente Amarillo, Ocoa, La libertad e Iraca?

Respuesta: La justificación y el aumento de tarifas se encuentra regulado en la ley colombiana, más específicamente en el artículo 5° de la Ley 1508 de 2012 donde se establece que los recursos provenientes de peajes en proyectos de concesión son destinados exclusivamente a cumplir los objetivos contractuales, incluyendo construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento de la infraestructura vial.

Asimismo, la Ley 105 de 1993 en su artículo 21 define que el cobro de peajes es fundamental para la financiación y el mantenimiento de las obras de infraestructura a cargo de la Nación. El artículo 30 de esta misma ley refuerza la obligatoriedad del cumplimiento de los términos contractuales, advirtiendo que cualquier variación sin el consentimiento del concesionario genera responsabilidad civil para la entidad pública, adicional a lo manifestado por la Ley 787 de 2002.

Consecuente al marco normativo que soporta el desarrollo de los contratos de concesión, se informa que la estructura tarifaria para los Contrato de Concesión No. 004 de 2015 y 010 de 2015, se encuentra regulada en las resoluciones:

- Contrato 004 de 2015: Resolución MT No. 20213040037385 del 26 de agosto de 2021.
- Contrato 010 de 2015: Resolución MT No. 0001070 del 23 de julio de 2015.

Tal como se expresó anteriormente, los peajes son un componente indispensable dentro de la estructura financiera de los contratos de concesión. Los recursos provenientes de su recaudo se destinan a la financiación, construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento del corredor vial durante la vigencia del contrato.



4. ¿Los estudios realizados por el Ministerio del Transporte para establecer e incrementar las tarifas de estos peajes, fueron legalmente socializados y concertados con los diferentes sectores de las comunidades de los municipios que hacen parte de estos corredores viales, considerando que los habitantes de estos municipios se ven afectados integralmente por estos incrementos al generarse mayores costos en sus actividades diarias? (Anexar a la respuesta copia de las actas)

Respuesta:

A continuación, se refiere y anexa la información inherente a los estudios del Originador, la convocatoria a reuniones de socialización, las actas de reunión que evidencian en su momento la socialización de la información y la Resolución expedida por el Ministerio de Transporte, mediante la cual se convalida el ejercicio de información y participación ciudadana en torno al tema:

Proyecto	Peajes	Mecanismo de Socialización	Evidencia Documental
Malla Vial del Meta	Ocoa Iraca La Libertad Yucao Casetabla	Las socializaciones fueron presenciales y desarrolladas en: Puerto Gaitán (12/02/2015), Puerto López (12/02/2015), Acacias (03/03/2015), Granada (03/03/2015), San Martín (13/02/2015) y Villavicencio (19/02/2015) Contaron con participación de autoridades, líderes y diferentes actores de la comunidad.	- Estudio del entonces Originador de la propuesta: Grupo ODINSA - Convocatoria - PTT Pág. 42 estructura Tarifaria - Actas de Reunión - Registros de Asistencia - Resumen Inquietudes de la Comunidad - Resolución 1130 del 28/04/2015 Anexos: Carpeta Pregunta No 4.
Villavicencio Yopal	Puente Amarillo San Pedro Veracruz Tacuya Yopal	Las socializaciones fueron presenciales y desarrolladas en Villavicencio el 27 de enero de 2015	Se anexa Acta de Reunión y listado de asistencia.

En el proceso de estructuración de los proyectos de concesión, el análisis financiero para la definición de tarifas de peajes, se soporta en los costos de inversión, operación y mantenimiento de la infraestructura de los corredores concesionados. Estos análisis fueron socializados con las comunidades de los municipios citados anteriormente,



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

encontrándose los soportes de dichas socializaciones adjuntos en la carpeta "Respuesta 4" del enlace relacionado en el final del documento.

Por lo tanto, se contó con un proceso de estructuración integral que cumplió con todos los requerimientos técnicos, financieros, legales y sociales establecidos por la normatividad vigente. Durante este proceso, se llevaron a cabo los estudios necesarios para garantizar la viabilidad de los contratos de concesión, incluyendo aquellos relacionados con las tarifas de peaje. Dichos estudios fueron socializados con las comunidades de los municipios involucrados, cumpliendo así con los estándares requeridos.

5. ¿Los estudios realizados por el Ministerio del Transporte para establecer e incrementar las tarifas de estos peajes, fueron legalmente socializados y concertados con los diferentes sectores de las comunidades de los municipios que hacen parte de estos corredores viales, considerando que la región en general se ven afectados integralmente en sectores de la economía tales como el agropecuario, turístico, inmobiliario, educativo, comercial, transporte y otros? (Anexar a la respuesta copia de las actas).

Respuesta: Al respecto, se indica que los proyectos de concesión de cuarta generación para el desarrollo de la infraestructura materializan políticas de desarrollo nacional contenidas en el CONPES 3760, que dispone como resultados esperados del programa de concesiones de cuarta generación:

1. Cerrar la brecha de infraestructura, aumentando el nivel de inversión como porcentaje del PIB con el fin de poder atender las actividades de construcción de la totalidad de las nuevas concesiones.
2. Aumentar la participación privada en el desarrollo de infraestructura de transporte, optimizando el uso de los recursos de la Nación y aumentando la inversión como porcentaje del PIB a niveles que permitan cerrar en el mediano plazo el atraso en infraestructura que compromete la competitividad del país.
3. Reducir los costos de transporte y tiempos de desplazamiento con el fin de afrontar los requerimientos que el crecimiento productivo del país y la demanda de servicios de transporte impondrán en los próximos años.
4. Contar con los estudios previos y estructuraciones adecuadas con el fin de disminuir las demoras en la ejecución de las obras y contar con una apropiada distribución de riesgos entre el sector público y privado.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

5. Incentivar las iniciativas privadas de tal manera que sean consistentes con los planes de desarrollo y las políticas sectoriales acelerando el desarrollo de la infraestructura.

Hecha esta precisión, se informa el proceso de socialización respecto del proyecto Malla Vial del Meta:

Proyecto	Peajes	Mecanismo de Socialización	Evidencia Documental
Malla Vial del Meta	Ocoa Iracá La Libertad Yucao Casetabla	Se desarrollaron seis escenarios de socialización, de los ocho programados, en los que participaron autoridades, líderes y actores de la comunidad: Villavicencio: 24/03/2021 Guamal: 24/03/2021 Acacias: 24/03/2021 Granada: 25/03/2021 San Martín: 25/03/2021 La Cuncia: 25/03/2021 Sector El Cairo y Pompeya: 27/03/2021 Cabe señalar que se programaron espacios en el municipio de Puerto Gaitán y Puerto López, pero la interrupción abrupta y agresiva del señor Arley Gómez obligo bajo amenazas a la integridad de los representantes de las entidades y concesionario a salir del territorio.	-Actas de reunión + registros de asistencia -Evidencias de difusión por medios de comunicación locales, regionales y nacionales - Informe de Comisión reuniones en Puerto Gaitán y Puerto López Anexos: Carpeta Pregunta No 5.

Para el proyecto Villavicencio - Yopal se informa que toda la documentación que argumenta la inclusión de las estaciones de peaje del Contrato de Concesión No. 010 de 2015 como parte de la financiación del proyecto "Villavicencio - Yopal", se encuentra en el CUARTO DE DATOS DEL PROYECTO, documentación que corresponde a:

- Informe Ejecutivo
- Estudio de Tráfico y Demanda
- Estudio de Topografía y Geometría
- Estudio Hidráulico
- Estudio Geológico y Geotecnia
- Estudio de Pavimentos
- Disposiciones y concepto de Pontones, Puentes y Viaductos.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

- Estudios Ambiental, social y Predial
- Estudios Adicionales
- Anexos

Los anteriores documentos son de índole público y por tal razón se pueden consultar a través de la página oficial de la Agencia Nacional de Infraestructura, siguiendo la siguiente ruta de consulta:

1. Ingresar a la página web <https://www.ani.gov.co/>
2. Ingresar a la sección “Catálogo de Servicios de T.I.” que se encuentra en la parte superior derecha de la página.
3. Dar clic sobre la Opción “CUARTO DE DATOS”

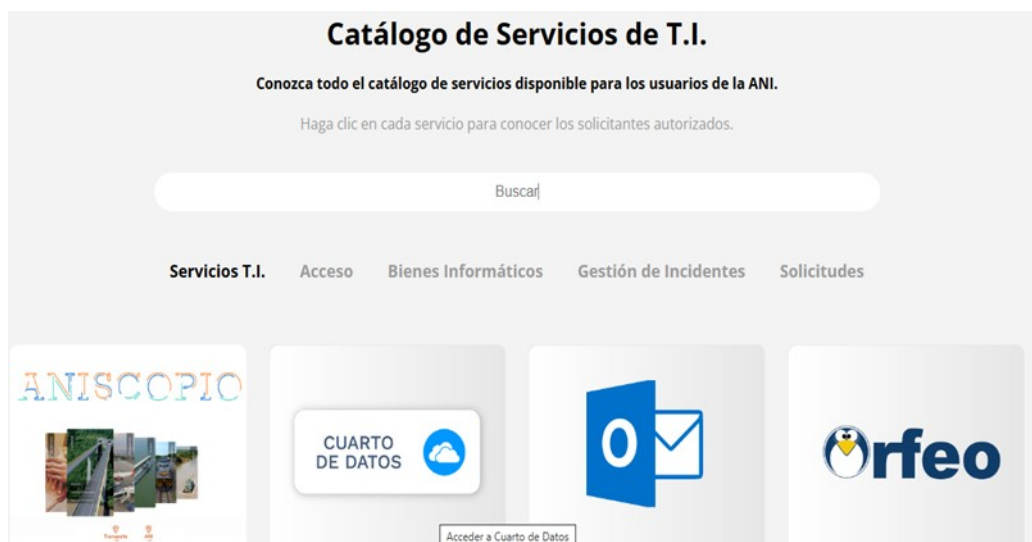


Imagen (1): Ruta para acceder al cuarto de datos del proyecto

Seleccionar y acceder a las carpetas:

- Modo Carretero
- Cuarta Generación
- Segunda Ola
- Villavicencio – Yopal

Allí se encuentra la totalidad de la documentación solicitada.

6. ¿Qué acciones ha llevado a cabo el Ministerio del Transporte para garantizar la legalidad y cumplimiento técnico de estos peajes, y qué supervisión se realiza para verificar que se cumplan con los estándares de calidad y servicio establecidos en el contrato de concesión 004 de



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

2015 y demás concesiones establecidas en la vía Villavicencio - Puerto Gaitán y Villavicencio - Granada?

Respuesta: Al respecto, se informa que el contrato de concesión 004 de 2015 en su alcance comprende el desarrollo de siete unidades funcionales, dentro de las cuales se encuentran los corredores indicados, contemplados en el otrosí 10, así:

Unidad Funcional	Ubicación	Longitud (Km)	Tipo Intervención (incluir obras relevantes)
UF-0	Todo el Proyecto	267,54	Operación y mantenimiento
UF-1	Granada-Guamal	37,56 2,33	Rehabilitación Mejoramiento
UF-2	Guamal-Acacias-La Cuncia	13,37 10,57	Rehabilitación Rehabilitación calzada existente y construcción segunda calzada
UF-3	La Cuncia-Ciudad Porfia	9	Rehabilitación calzada existente y construcción segunda calzada
UF-5	Inicio Intersección Catama - K12+448 K12+448 (Nuevo Origen k0+000)	1,76 4,79 0,958	Construcción de segunda calzada Construcción calzada sencilla Construcción de transición de calzada doble a sencilla
UF-6	K2+034-Puerto López	6,17 77,25 0,62	Construcción de segunda calzada Rehabilitación Mejoramiento
UF 7-8	Puerto López-El Toro El Toro-Puerto Gaitán	109,62	Actividades superficiales de pavimentos

Dado el nivel de complejidad de los contratos de Concesión, se informa que la Agencia Nacional de Infraestructura desarrolló procesos de selección en la modalidad de concursos de méritos, con el objeto de contratar interventorías que ejerzan sus actividades de control y supervisión sobre los contratos de concesión. Para el caso del proyecto en mención se tiene:

Contrato de Concesión	Contrato de interventoría	Objeto contrato de interventoría
004 de 2015	251 de 2015	El objeto del presente contrato es la interventoría Integral que incluye pero no

		se limita a la interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medio ambiental y socio predial del contrato de concesión bajo el esquema de asociación público privada de iniciativa privada cuyo objeto es "realizar los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la concesión Malla Vial del Meta
--	--	--

En este contexto, se informa que legal y contractualmente corresponde a la referida interventoría garantizar el cumplimiento de las obligaciones contractuales que le asisten al concesionario, dentro de ellas verificar el funcionamiento de los peajes, recaudos efectuados, estándares de calidad, entre otros.

7. ¿Por qué el Ministerio del Transporte en cabeza de la ministra de Transporte María Constanza García Alicastro, no ha convocado una mesa de diálogo, negociación y concertación con la participación de todas las instituciones que tienen que ver con este conflicto, (con funcionarios que de verdad tengan poder de decisión), y los líderes de las comunidades que desarrollan las protestas pacíficas en los peajes de Puente Amarillo, La Libertad, Ocoa e Iraca?

Respuesta: Se informa que el Ministerio de Transporte ha acompañado los diferentes espacios de trabajo que a la fecha se han desarrollado, siendo necesario aclarar, que la ejecución y ordenación del gasto de los contratos de concesión corresponde en su competencia a la Agencia Nacional de Infraestructura.

Además, es de resaltar que la señora ministra de Transporte en compañía del presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, atendieron directamente a los líderes de las comunidades el día 10 de septiembre de 2024, espacio que fue convocado y liderado por dicho Ministerio.

Los soportes de la mencionada reunión se disponen en la carpeta "respuesta 2", en el enlace relacionado al final del documento.

8. ¿Por qué las protestas pacíficas de la ciudadanía llevan 106 días en el peaje de Puente Amarillo, 102 días en el peaje de la Libertad, 84 días en el peaje de Ocoa, y 79 días en el peaje de Iraca, y hasta el día de hoy, 15 de noviembre del 2024, el Ministerio de Transporte y la ANI no



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

han logrado concertar soluciones con las comunidades que están protestando?

Respuesta: Con relación al proyecto IP - Malla Vial del Meta, es claro que la acción de protesta y manifestación de actores se ha afianzado y mantenido en el tiempo con ocasión de dos condiciones que se mencionan a continuación:

1. Imposibilidad de acuerdos por las pretensiones de los manifestantes que, en los tres casos, exigen y no ceden ante requerimientos que desbordan el margen de negociación con relación al proyecto vial concesionado:

Peaje	Pretensiones
La Libertad	1. Exigen el traslado del Peaje hacia límite con el municipio de Puerto López, y de manera más próxima a los peajes de Yucao y Casetabla que opera allí.
Ocoa	1. Exigen retractación de la denuncia interpuesta por el Concesionario al líder histórico de la lucha en contra de los peajes; así como asegurar que, durante el transcurso de las mesas de diálogo, escenarios en los que no se cede por parte de ellos, se adelante cualquier acción de judicialización hacia los voceros o integrantes de los manifestantes independientemente de los actos que estas personas ejerzan en el territorio. 2. Exigen la Liquidación del Contrato de Concesión y/o venta del mismo a empresarios de la zona que lo lideren.
Iraca	Exigen <ol style="list-style-type: none">1. Intervención vía Granada – Mesetas o,2. Doble calzada Acacias – Granada, o3. Disminución del 80% del valor de las tarifas de peaje a todos los usuarios del corredor vial y del peaje IRACA.4. La alternativa 1 o 2 demanda adicionalmente la asignación de mínimo 3.500 tarifas especiales diferenciales en el peaje Iraca, para la comunidad de Granada.

2. Una presunta falta de control y compromiso de las autoridades locales para restablecer el orden público; actuaciones que amparan y fortalecen las acciones de buen recibo en los integrantes de la comunidad como: a) El no pago de peaje y libre tránsito obviando lo dispuesto por la ley para tal fin, y b) La presunta captación de recursos sin control alguno, bajo la figura de donación o aportes voluntarios, para el favorecimiento de intereses particulares.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

Es de resaltar que, mientras persista esta segunda condición no podrá darse un diálogo justo o llegarse a un consenso puesto que presuntamente existen actores con intereses particulares en el tema.

En lo relacionado con el proyecto Villavicencio – Yopal, se resalta lo informado en las preguntas No. 1 y 2, informando que las solicitudes presentadas por la comunidad desbordan el alcance de los contratos de concesión, siendo inviables legal y contractualmente.

Para la estación de peaje Puente Amarillo, esta Agencia ha presentado a la comunidad múltiples alternativas de solución, la última presentada mediante fórmula de pacto de cumplimiento por parte de la ANI, con la cual se pretende la cesación de la vulneración de los derechos colectivos invocados por los demandantes, implementando tarifas diferenciales respecto del cobro del Peaje Puente Amarillo, aplicable a los residentes de los municipios de Villavicencio, Restrepo y Cumaral; fórmula que fue socializada el pasado miércoles 20 de noviembre de 2024, y la cual fue rechazada por parte de la comunidad.

Sin embargo, a la fecha se tiene reestablecido el cobro de peaje en la caseta de puente Amarillo, el concesionario ya reinicio labores de construcción y está el proyecto con el flujo normal de vehículos

9. ¿Cuáles son las propuestas que el Ministerio del Transporte en conjunto con la ANI han hecho a las comunidades que protestan en los peajes de Puente Amarillo, La Libertad, Ocoa e Iraca, ¿y cuáles son las razones o argumentos de las comunidades para no aceptarlas y continuar en la protesta?

Con relación a los peajes del proyecto IP Malla Vial del Meta, a continuación, se relacionan las propuestas que se han hecho en las diferentes mesas de trabajo:

- a. Se solicita el restablecimiento del orden público; permitir que se bajen las tanqueras y operar los peajes, para habilitar los espacios de Diálogo en igualdad de condiciones para las partes.
- b. Se han brindado alternativas asociadas a la asignación de beneficios de tarifa especial diferencial, flexibilización en las condiciones de acceso, mantenimiento y renovación de beneficios; asignación de recursos para el desarrollo de proyectos sociales, entre otros. Beneficios que han sido rechazados tajantemente por los manifestantes.

En cuanto a la estación de peaje Puente Amarillo del proyecto Villavicencio - Yopal, con el fin de atender las preocupaciones sociales y garantizar la sostenibilidad financiera del proyecto, la ANI propuso a la comunidad el siguiente esquema tarifario:

1. **Tarifa diferencial** de \$3.200 (sin Fosevi) (precios de 2025) para la categoría IE, destinada a los residentes de Villavicencio, Restrepo y Cumaral.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

2. **Tarifa turística:** usuarios no beneficiarios de la tarifa diferencial que paguen la tarifa plena solo abonarán un trayecto los fines de semana, presentando el comprobante de pago del viaje de ida o regreso.

Estas tarifas entrarían en vigor conforme a las condiciones que se establezcan en la resolución actualmente en revisión por parte del Ministerio. Los requisitos y procedimientos para acceder a la tarifa diferencial serán definidos en un reglamento específico aplicable a este peaje.

La propuesta equilibra los intereses de la comunidad y del contrato, ofreciendo una solución que atiende las preocupaciones sociales sin comprometer la estabilidad del proyecto ni los recursos públicos. Es imperativo recordar que la sostenibilidad del sistema concesionado depende del cumplimiento riguroso de los acuerdos contractuales.

10. ¿Cuáles son las razones o argumentos para que el Ministerio de Transporte y la ANI no resuelvan las solicitudes planteadas por las comunidades que protestan en los peajes de Puente Amarillo, La libertad, Ocoa e Iraca?

11. ¿Cuáles son las razones o argumentos para que los funcionarios (sin poder de decisión) del Ministerio del Transporte y la ANI, no acepten las alternativas de solución que las comunidades les han planteado en varias ocasiones?

Respuesta a los numerales 10 y 11:

De manera general, una de las razones corresponde al alcance de las pretensiones que para todos los casos se traducen en inviabilizar el proyecto y/o quitar o negociar con la comunidad el valor de las tarifas de peajes del proyecto IP Malla Vial del Meta.

Por su parte, las solicitudes de las comunidades de suspender el cobro o de plantear un nuevo esquema de tarifas, incluyendo diferenciales para el transporte de carga, una tarifa de \$1,000 para categoría I, \$500 para la categoría IE destinada a residentes de Restrepo y Cumaral y la no aplicación de los incrementos contractuales establecidos en la Resolución 1070 de 2015 en el Peaje Puente Amarillo del proyecto Villavicencio - Yopal, tendrían un impacto crítico en el equilibrio económico del contrato de concesión, generando una afectación a la estructura financiera del proyecto y activando los riesgos contractuales que recaerían sobre el Estado.

Esto comprometería gravemente la viabilidad de una obra fundamental para los departamentos del Meta, Cundinamarca y Casanare, que conecta los Llanos Orientales con los principales centros de producción y la región de la Orinoquia, además de servir como la principal vía alterna a la carretera Bogotá-Villavicencio. Asimismo, pondría en



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

riesgo la financiación y ejecución de importantes obras específicas para los municipios de Villavicencio, Restrepo y Cumaral, entre las que destacan:

- Construcción de 19 kilómetros de segunda calzada.
- Construcción de la variante de Cumaral (5.4 km).
- Mejoramiento de 18 kilómetros de calzada existente.
- Construcción de las intersecciones a desnivel Restrepo 1 y Restrepo 2.
- Construcción de un nuevo puente sobre el río Upín (Restrepo).
- Construcción de la vía V-20 en el paso urbano del municipio de Cumaral.

Con una inversión total estimada de \$1.025 billones (CAPEX y OPEX, precios de diciembre de 2023) para el caso de Villavicencio - Yopal, estas obras alcanzan un avance del 93.7698%, lo que evidencia que la mayor parte de la infraestructura está ejecutada. Pretender eliminar el recaudo del peaje o modificar sustancialmente la estructura tarifaria en esta etapa del proyecto compromete no solo las obras pendientes sino también el retorno de la inversión ya realizada.

12.¿Qué otras alternativas de solución proponen el Ministerio del Transporte para mitigar el impacto económico negativo que los peajes de Puente Amarillo, La Libertad, Ocoa e Iraca generan sobre la región y las economías locales, más allá de la tarifa diferencial planteada por la ANI, la cual, con argumentos concretos, ¿ha sido rechazada por las comunidades?

Respuesta: Consecuente al ordenamiento legal que inviste el desarrollo de los Contratos de concesión, es necesario indicar que el desarrollo y mantenimiento de infraestructura genera impactos positivos a las regiones, mejorando entre otros las condiciones de conectividad, movilidad, seguridad vial, que permiten el desarrollo de las regiones, y de allí la importancia de orden nacional.

Dado que las solicitudes por la comunidad presentadas desbordan el alcance de los contratos de concesión, siendo inviables legal y contractualmente, en relación con el proyecto IP Malla Vial del Meta, se informa que se han llevado propuestas asociadas a:

- Modificar el reglamento que establece los requisitos de acceso, mantenimiento y perdida de las tarifas diferenciales.
- Aumentar áreas de cobertura de tarifas diferenciales
- Realizar inversiones en obras anexas a los corredores viales concesionados para las comunidades de Granada y la Libertad.

Por su parte, con relación a la estación de peaje Puente Amarillo del proyecto Villavicencio – Yopal, tal como se ha informado en el presente cuestionario en donde se detalla claramente las propuestas presentadas a las comunidades, la Agencia Nacional de Infraestructura reafirma que el Peaje Puente Amarillo no solo es legal, sino esencial para garantizar la ejecución y sostenibilidad de uno de los proyectos más estratégicos para la región. La propuesta de implementación de tarifas diferenciales y turísticas, equilibradas con el cumplimiento de los términos contractuales, refleja un esfuerzo por



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

atender las demandas sociales sin renunciar al marco jurídico que rige las Asociaciones Público-Privadas en Colombia. Cualquier alteración que comprometa esta fuente de financiación pone en grave riesgo el desarrollo regional, la inversión ya ejecutada y, en última instancia, la confianza en los mecanismos legales que sustentan la infraestructura vial en el país.

Este enfoque está en estricta concordancia con el marco legal vigente en Colombia, especialmente con lo establecido en la Ley 105 de 1993, que regula los principios fundamentales del transporte, la Ley 1508 de 2012, que define las Asociaciones Público-Privadas como mecanismo de financiación para proyectos de infraestructura, y la Ley 787 de 2002, que refuerza la necesidad de garantizar la sostenibilidad financiera de los proyectos concesionados mediante mecanismos como los peajes. En este contexto, las tarifas diferenciales propuestas representan el límite viable dentro del marco normativo para atender las necesidades sociales sin comprometer los términos contractuales y la viabilidad del proyecto. Alterar esta fuente de financiación más allá de lo previsto por la ley pondría en riesgo no solo el desarrollo regional, sino también la estabilidad jurídica y financiera de las concesiones, fundamentales para la infraestructura vial en el país.

13. Sírvanse informar de forma técnica, económica, jurídica y financiera por separado, las razones que llevaron a recortar el alcance del proyecto en kilómetros y Unidades Funcionales, al tiempo que mantuvieron el recaudo de los 5 peajes establecidos, y uno proyectado, para un total de 6 peajes, con las mismas tarifas y en el horizonte de tiempo hasta 2045 de acuerdo con el otrosí 10. (Contrato de concesión 004 de 2015 y demás concesiones establecidas en la vía Villavicencio - Puerto Gaitán y Villavicencio - Granada).

Respuesta: El 01 de diciembre de 2016, el Concesionario convocó ante el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá, un Tribunal de Arbitramento (en adelante el TRIBUNAL DE ARBITRAMENTO), a fin de que éste, en su calidad de Juez Natural del Contrato de Concesión, analizara los efectos del cambio en las variables macroeconómicas, en especial la caída del precio del petróleo y sus consecuencias en el tráfico particular del proyecto, así como sus consecuencias sobre los ingresos del Concesionario, determinara la viabilidad del proyecto con el alcance actual, y procediera o bien a revisar el contrato de concesión con el fin de asegurar su continuidad o bien declarara su terminación.

El 28 de febrero de 2019 se profirió el Laudo Arbitral en el marco del Tribunal convocado por el Concesionario, donde se ordena a las partes la conservación y viabilizarían del contrato, y en atención a este las Partes instauraron mesas de trabajo con el fin de evaluar alternativas que permitieran conservar el negocio jurídico a través de la viabilidad financiera del Contrato.

Consecuencia de las referidas mesas de trabajo, el 08 de enero de 2021, la Agencia y el Concesionario suscribieron el Otrosí No. 10 al Contrato de Concesión, mediante el



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

cual las Partes, formalizaron una alternativa financiera, técnica, jurídica, predial, ambiental y social mediante la cual se viabilizó la ejecución del Contrato modificando el alcance del proyecto.

14. *Sírvase entregar copia de todos los estudios técnicos, económicos, jurídicos y financieros que soportaron las firmas del otrosí número 10.*

Respuesta: Teniendo en cuenta la respuesta del numeral anterior, se informa que los documentos solicitados pueden ser consultados en el enlace dispuesto al final del presente oficio (ver carpeta Respuesta 14).

15. *Sírvanse informar las acciones correctivas que ha tomado la ANI y la Interventoría para hacer cumplir el contrato de concesión debido al retraso de las obras, que según lo planeado debería ser del 44% para el mes de octubre del 2024, y según lo ejecutado a la fecha sólo va el 19%, según el informe de avance de obra del 30 de octubre de 2024.*

Respuesta: Se informa que la Interventoría del proyecto presentó a la Entidad informe del presunto incumplimiento, el cual a la fecha está en trámite de parte de la Gerencia de procedimientos administrativos sancionatorios contractuales de la Agencia. Es de precisar que, en el informe de la interventoría se indica como presuntos incumplimientos:

"... atrasos que persisten en la ejecución de las intervenciones previstas para la UF 5 y 6, actualmente subsiste un incumplimiento del Concesionario sobre la obligación establecida en la sección 4.3(b) de la Parte General del Contrato de Concesión..."

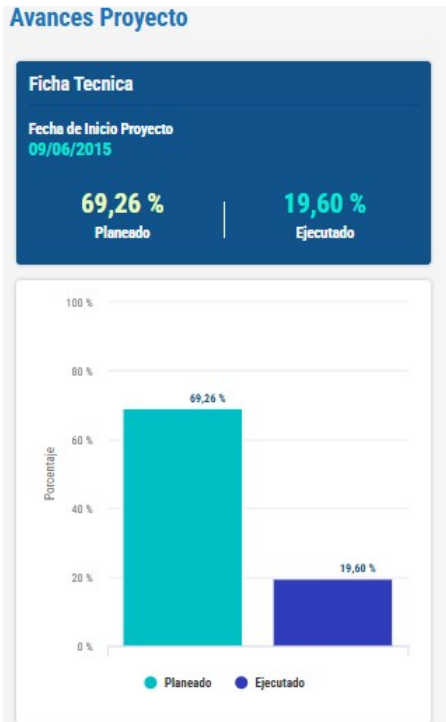
Al respecto, consultado el aplicativo ANISCOPIO con corte a 30 de noviembre de 2024, se corrobora frente al avance del proyecto:

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**



Con ocasión de lo reportado por la interventoría del proyecto, avalado por el equipo de supervisión y seguimiento al contrato, consultada la base de datos del GIT de procedimientos administrativos sancionatorios contractuales, se evidenciaron los siguientes trámites:

- En curso:

ACTUACIONES SANCIONATORIAS EN TRÁMITE					
Posible incumplimiento	Posible sanción	Valor de las posibles sanciones impuestas	Fecha del memorando solicitud de inicio	Estado	Expediente
Ejecutar el Plan de Obras	Incumplimiento y multa	\$ 30.173.000.000,00	20245030159233 del 22/09/2024	EN ESTUDIO DE REQUISITOS	20247070320700065E
Entrega de información de forma oportuna y de	Incumplimiento y multa	\$ 2.412.900.000,00	20245030169953 del 9/10/2024	EN ESTUDIO DE REQUISITOS	20247070320700069E



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

conformidad con los requerimientos de la Interventoría relacionados con la inclusión del CCO en el plan de obras vigente					
--	--	--	--	--	--

- Terminados sin sanción (lo que significa que, tras haberse dado inicio al trámite sancionatorio, cesó la situación de incumplimiento):

PROCESOS SANCIONATORIOS TERMINADOS SIN SANCIÓN					
Posible incumplimiento	Posible sanción	Valor de las posibles sanciones impuestas	Fecha memorando solicitud de inicio	Decisión inicial	Expediente
No giro del Equity	Incumplimiento y multa	\$ 10.896.080.090,00	20187040034 643 del 19/02/2018	Resolución N° 2021707000 3315 de 1/03/2021	20181010320700 006E

16. Expliquen las razones por las cuales la resolución 3126 de 2014 emitida por el Ministerio de Transporte quedó sin vigencia y así dejar sin la tarifa preferencial a más de la mitad de los usuarios de la vía Acacias Villavicencio.

Respuesta: Es pertinente aclarar que con expedición de la Resolución MT No. 20213040037385 del 26 de agosto de 2021, se estableció la estructura tarifaria del Contrato de Concesión consecuente a la modificación contractual No. 10, y con ello la anterior resolución perdió vigencia, dado que la estructura financiera del contrato de concesión 004 de 2015 había cambiado.

Respecto a lo afirmado de la asignación de cupos de tarifa diferencial para los usuarios de la vía de Acacias - Villavicencio, se precisa que no es cierto que para el Peaje Ocoa se redujeran a más de la mitad los cupos previamente establecidos, tal como se puede corroborar:

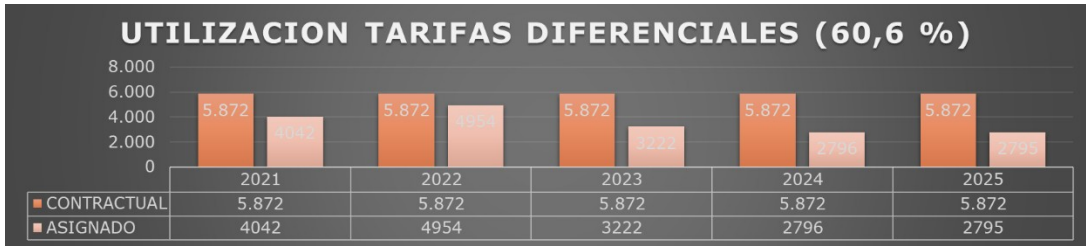
Resolución	Cupos	Observación
------------	-------	-------------



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: 20255030166971
20255030166971
Fecha: 15-05-2025

No. 3126 de 2014	5759 cupos	-
No. 20213040037385 de 2021	5513 cupos	Con corte a 20 de noviembre de 2024 hay disponibles 2.914 cupos, lo cual es una constante frente a la no utilización del 100% de los cupos asignados al Peaje de OCOA

Contrario a ello, se valida de datos estadísticos del proyecto, que la utilización de las tarifas diferenciales para la vigencia 2024 fue inferior al 50% de los cupos asignados para el proyecto, así:



17.Sírvanse informar: ¿Cómo era el CAPEX: (Capital Expenditures - Gastos de Capital) y el OPEX: (Operating Expenses- Gastos Operativos o de explotación cotidianos) en precios y en porcentajes antes y después del otrosí 10?

Respuesta: A continuación, se relaciona la información requerida:

Valores Iniciales					Valores Otrosí 10				
UF	Capex	Opex	Total	% Part	UF	Capex	Opex	Total	% Part
UF0	0	1.143.466	1.143.466	36%	UF0	0	750.249	750.249	47%
UF1	25.253	66.392	91.645	3%	UF1	23.455	63.589	87.044	6%
UF2	122.578	58.656	181.234	6%	UF2	104.715	42.982	147.697	9%
UF3	74.512	36.124	110.636	3%	UF3	85.089	29.287	114.376	7%
UF4	262.118	77.220	339.338	11%	UF4	0	0	0	0%
UF5	153.729	26.413	180.142	6%	UF5	168.374	24.303	192.677	12%
UF6	78.096	163.974	242.070	8%	UF6	82.175	115.080	197.255	12%
UF7	11.434	110.398	121.832	4%	UF7	28.631	54.926	83.557	5%
UF8	24.174	84.221	108.395	3%	UF8	0	0	0	0%
UF9	195.820	55.938	251.758	8%	UF9	0	3.062	3.062	0%
UF10	161.104	57.226	218.330	7%	UF10	0	2.883	2.883	0%
UF11	159.630	52.056	211.686	7%	UF11	0	2.127	2.127	0%
Total	1.268.448	1.932.084	3.200.532	100%	Total	492.439	1.088.488	1.580.927	100%



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

Valores Iniciales					Valores Otrosí 10				
UF	Capex	Opex	Total	% Part	UF	Capex	Opex	Total	% Part

Cifras expresadas en millones de pesos Constantes de diciembre de 2013

18. Señora Ministra de Transporte y Señor Director de la ANI, sírvanse informar, si por orden de la Concesionaria, y sin existir motivo, puede dicha Concesionaria por decisión propia y unilateral impedir la libre locomoción de los vehículos en los corredores viales que tiene concesionados, atravesando vehículos en dichas vías?

Respuesta: Se informa que el concesionario, sin existir justificaciones de orden contractual no puede realizar cierres viales. En este sentido y derivado del alcance y desarrollo del contrato, el Concesionario puede realizar cierres viales en razón, entre otros a:

- Actividades de obra asociadas a mantenimiento de los corredores viales
- Actividades de obra asociadas a construcción de obras
- Situaciones asociadas a la operación de los corredores, que pongan en riesgo el normal funcionamiento del proyecto, o la integridad del personal del concesionario y/o usuarios de los corredores.
- Eventos en sectores del área de influencia del proyecto
- Eventos y/o situaciones de fuerza mayor, que ponga en riesgo a los usuarios de los corredores viales.
- Requerimiento de autoridades.

19. Señora Ministra de Transporte y Señor Director de la ANI, sírvanse precisar e informar entre la Concesionaria y la Policía de Carreteras, ¿quién ejerce la autoridad respecto al orden público en los corredores viales del departamento del Meta?

Respuesta: Se informa que el Concesionario no tiene en sus facultades contractuales el ejercer facultades de autoridad para regular el orden público, no obstante, derivadas de las obligaciones del contrato, si le asisten obligaciones asociadas a operar la infraestructura de la concesión, dentro de los cuales se encuentran el operar las estaciones de peajes.

Frente a las autoridades que en sus competencias tiene el regular el orden público en el departamento del Meta, se informa que las mismas corresponden a las autoridades territoriales con jurisdicción sobre los corredores (Gobernaciones, Alcaldías Municipales, fuerza pública, entes investigativos, jueces de conocimiento).

Señora Ministra de Transporte y Señor Director de la ANI, con respecto al contrato AP-004, sírvanse informar:

Fecha Firma del Contrato y Acta de Inicio:



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

1. ¿Cuál es la fecha exacta de firma del contrato de concesión AP-004?

Respuesta: El contrato de concesión No. 004 de 2015 se suscribió el 05 de mayo de 2015.

2. ¿Cuál es la fecha exacta del acta de inicio del contrato de concesión AP-004?

Respuesta: La fecha del acta de inicio del contrato de concesión No. 004 de 2015 fue el 09 de junio de 2015.

3. ¿Por qué se recaudaron dineros por concepto de peajes del año 2015 al año 2022, sin tener un acta de inicio?

- ¿Existe alguna justificación legal para esta captación de recursos?

- ¿Si esta captación se considera como ilegal, qué medidas se están tomando al respecto?

Respuesta: Como se indicó en la respuesta al numeral 2, el proyecto cuenta con acta de inicio suscrita el 09 de junio de 2015, soportándose el recaudo efectuado a la fecha, en las obligaciones que se derivan del contrato de concesión 004 de 2015.

Así mismo y en concordancia con lo manifestado en el presente documento, las justificaciones sobre el cobro de los peajes se encuentran reguladas en la Ley 1508 de 2012, Ley 105 de 1993 y Ley 787 de 2002 y en las disposiciones contempladas en la Resolución del MT No. 20213040037385 del 26 de agosto de 2021, aclarándose que los recursos recaudados durante el periodo citado, están dispuestos según lo dispone la minuta del contrato, sin existir captación alguna.

***Daños y Perjuicios:**

4. ¿Quién responde por los daños y perjuicios ocasionados a los usuarios de la vía y a los habitantes de la región del Ariari debido a la demora en la conclusión de las obras del contrato de concesión AP-004?

5.- ¿Qué mecanismos de compensación existen para las comunidades afectadas?

6. ¿Qué acciones se están tomando por parte del Ministerio del Transporte y de la ANI para remediar los daños y perjuicios causados a los usuarios de la vía y a los habitantes del departamento del Meta por la demora en la ejecución de las obras?

7.- ¿Se ha considerado la posibilidad de indemnizar a los usuarios y a las comunidades afectadas?

Respuesta a los numerales 4, 5, 6 y 7: Se informa que el contrato de concesión inició la Fase de Construcción el 16 de junio de 2022, previendo su terminación en



septiembre de 2026. La cláusula 5.2. programación de las obras, dispone como plazos máximos para el inicio de la operación de las unidades funcionales, sin perjuicio de las modificaciones que se pueden realizar sin desconocer la fecha determinación de la fase de construcción:

Unidad Funcional	Plazo Máximo de Ejecución
UF 1	974
UF 2	1340
UF 3	1560
UF 5	1560
UF 6	1080
UF 7-8	1260

Consecuente al plan de obras vigente el cual se encuentra en ejecución, es necesario indicar que es implícito al desarrollo de las actividades constructivas, alteraciones al normal funcionamiento de los corredores, las cuales deben minimizarse en el marco de las obligaciones que se derivan del contrato. Así mismo, es necesario resaltar, que las diferentes intervenciones que se ejecutan en un corredor vial concesionado disponen de un Plan de Manejo de Tránsito (PMT) para permitir el flujo vehicular bajo unas condiciones de seguridad, las cuales no se pueden entender como mal estado y deficiencias de la vía ni como parálisis de la operación vehicular.

En relación con los presuntos daños y perjuicios ocasionados por el desarrollo de las obras de parte del Concesionario, se informa que a hoy, ninguna autoridad competente ha notificado la existencia de los mismos. En caso de que se informara de su existencia en el marco de las acciones legales que correspondiere, es responsabilidad del concesionario asumir sus consecuencias en virtud de lo dispuesto en la sección 14.3 de la Parte General del Contrato de Concesión, que indica:

"... 14.3 Indemnidad. (a) El Concesionario se obliga a mantener indemne a la ANI de cualquier reclamación proveniente de terceros y que se deriven de sus actuaciones o de las de sus Contratistas, subcontratistas o dependiente ..."

8. ¿Qué medidas se están implementando por parte del Ministerio del Transporte y de la ANI para asegurar que las obras pendientes en estos corredores viales se completen en los plazos establecidos, plazos razonables y sin más demoras?

Respuesta: Consecuente a lo dispuesto en la respuesta a la pregunta 15 del presente documento, se informa que la Agencia contrató con la Unión Temporal Meta la interventoría del contrato de Concesión, y es a través de ella, que se ejerce la vigilancia, el control y el seguimiento al cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión, en el marco de las obligaciones que le asisten al concesionario.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

Al respecto y consecuente a lo dispuesto por la minuta del contrato 004 de 2015, la Interventoría del proyecto presentó a la Entidad informe del presunto incumplimiento, el cual a la fecha está en trámite de parte de la Gerencia de procedimientos administrativos sancionatorios contractuales de la Entidad. Es de precisar que, en el informe de la interventoría se indica como presuntos incumplimientos:

"... atrasos que persisten en la ejecución de las intervenciones previstas para la UF 5 y 6, actualmente subsiste un incumplimiento del Concesionario sobre la obligación establecida en la sección 4.3(b) de la Parte General del Contrato de Concesión..."

Estas actuaciones se dan en el marco de la obligación 10.1. Multas de la parte general del contrato, que al respecto dispone:

"... a) Si durante la ejecución del Contrato se generaran incumplimientos del Concesionario, se causarán las Multas que se detallan en la Parte Especial cuya imposición se realizará de acuerdo con el procedimiento previsto en la Sección 10.3 siguiente.

(b) Las Multas a las que se refiere la presente Sección son apremios al Concesionario para el cumplimiento de sus obligaciones y, por lo tanto, no tienen el carácter de estimación anticipada de perjuicios, de manera que pueden acumularse con cualquier forma de indemnización, en los términos previstos en el artículo 1600 del Código Civil.

(c) El pago o el Descuento de dichas Multas no exonerará al Concesionario de ejecutar o terminar las Intervenciones ni de realizar adecuadamente la Operación y Mantenimiento del Proyecto, ni del cumplimiento de cualquiera de las obligaciones con respecto de las cuales se haya generado la respectiva Multa, ni de cualquier otra obligación del Contrato..."

Resumiendo, de lo anterior, que la Agencia en el marco del contrato de concesión, da cumplimiento a lo establecido en la minuta del contrato.

Auditoría y Transparencia

9. ¿Se ha realizado alguna auditoría externa sobre el contrato de concesión AP-004 en los últimos nueve años y medio?

A.- Si ya se realizó, ¿Cuáles fueron los principales hallazgos y recomendaciones? (Favor anexar copia del documento de resultados de la Auditoría Externa).

B.- Si no se ha realizado, ¿Por qué no se ha llevado a cabo, y cuándo se planea realizar esa Auditoría Externa?

Respuesta:



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

Se informa que el contrato de Concesión de Iniciativa Privada 004 de 2015, es sujeto de interventoría por parte de la Unión Temporal Meta, con quien la Agencia suscribió el contrato 251 de 2015, que se rige por las obligaciones derivadas del contrato y la legislación vigente; y que en su objeto tiene la vigilancia y control de las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión mencionado.

"... El objeto del presente contrato es la auditoria Integral que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medio ambiental y socio predial del contrato de concesión bajo el esquema de asociación público privada de iniciativa privada cuyo objeto es "realizar los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la concesión Malla Vial del Meta..."

En este contexto y el de las obligaciones que le asisten al contrato de interventoría, se reitera que a la fecha el contrato de concesión 004 de 2015 es sujeto de supervisión de parte de la Interventoría Unión Temporal Meta, y en este sentido, se corrobora que la Agencia dada la existencia del contrato de interventoría, a lo largo del periodo de ejecución del contrato de concesión no ha dispuesto de auditorías externas al mismo contrato.

*"... Ley 1474 de 2011. **ARTÍCULO 83. Supervisión e interventoría contractual.** Con el fin de proteger la moralidad administrativa, de prevenir la ocurrencia de actos de corrupción y de tutelar la transparencia de la actividad contractual, las entidades públicas están obligadas a vigilar permanentemente la correcta ejecución del objeto contratado a través de un supervisor o un interventor, según corresponda (...)*

La interventoría consistirá en el seguimiento técnico que sobre el cumplimiento del contrato realice una persona natural o jurídica contratada para tal fin por la Entidad Estatal, cuando el seguimiento del contrato suponga conocimiento especializado en la materia, o cuando la complejidad o la extensión del mismo lo justifiquen. No obstante, lo anterior cuando la entidad lo encuentre justificado y acorde a la naturaleza del contrato principal, podrá contratar el seguimiento administrativo, técnico, financiero, contable, jurídico del objeto o contrato dentro de la interventoría..."

10.- ¿Qué mecanismos de control y supervisión existen para asegurar la transparencia en la gestión de los recursos recaudados?

- ¿Cómo se ha informado a la comunidad sobre el uso de estos recursos? (Favor enviar copia de documentos emitidos para informar o de actas de socialización de dichos informes).

Con el fin de garantizar la transparencia en el reporte de la información sobre el recaudo de los peajes a cargo de la ANI, es necesario resaltar que la Agencia Nacional



del Infraestructura cuenta con el acompañamiento de las Interventorías en cada uno de los Contratos de Concesión quienes ejercen la vigilancia sobre todos los aspectos contractuales, entre ellos el control del tráfico y recaudo mensual en los proyectos, información que finalmente es consignada en la plataforma tecnológica Aniscopio a través de la cual se realiza el seguimiento a los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la ANI. Específicamente, para el caso de los proyectos del modo carretero de la Agencia, en el siguiente enlace se podrá consultar el recaudo para cada peaje en operación.

- <https://aniscopio.ani.gov.co/reportes/carreteros/peajes>

En complemento de lo anterior, para los proyectos de modo carretero administrados por la Agencia, se constituyen Patrimonios Autónomos como centro de imputación contable del Proyecto y, por lo tanto, todos los hechos económicos del mismo deben ser reconocidos en él. Tal es el caso de los recursos del Recaudo de Peaje los cuales son consignados en las cuentas de estos Patrimonios Autónomos los cuales son fuente de pago de la retribución de los Concesionarios o de acuerdo con lo establecido en cada uno de los Contratos de Concesión, pero sobre los cuales la Interventoría y la Agencia ejercen control y seguimiento a través de los informes fiduciarios mensuales.

De igual manera, en la plataforma denominada Gestor de Proyectos de Infraestructura del Ministerio de Transporte, se cargan los informes mensuales de interventoría aprobados los cuales incluyen el capítulo de aspectos financieros en los que se refleja el seguimiento al recaudo mes a mes de las estaciones de peaje de los respectivos proyectos carreteros de la ANI.

- <https://gpi.mintransporte.gov.co/reports/detailProject/todas/todas/todas>

Avance de obras y proyecciones futuras

11. ¿Cuál es el avance actual de las obras bajo el contrato de concesión AP-004?

- ¿Por qué solo se ha completado el 18% de las obras previstas?

- ¿Qué medidas se están tomando para acelerar el progreso?

Respuesta: Como se indicó previamente, de acuerdo con el informe presentado por la Interventoría del contrato de concesión 004 de 2015 con corte al 15/11/2024, el avance del proyecto corresponde a 19.19% contra un programado del 46.11%, siendo la responsabilidad del Concesionario el dar cumplimiento al Plan de Obras vigente.

Al respecto del presunto incumplimiento del plan de obras vigente, la Interventoría del proyecto presentó a la Entidad, informe de incumplimiento, el cual a la fecha está en trámite de parte de la Gerencia de Procesos administrativos Sancionatorios Contractuales de la Entidad, precisando que, en el informe de la interventoría se indica como presuntos incumplimientos:



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

"... atrasos que persisten en la ejecución de las intervenciones previstas para la UF 5 y 6, actualmente subsiste un incumplimiento del Concesionario sobre la obligación establecida en la sección 4.3(b) de la Parte General del Contrato de Concesión..."

Con lo anterior, se están tomando las medidas de orden contractual que corresponden frente a posibles incumplimientos.

12. ¿Qué justificación y/o razones económicas, técnicas y jurídicas se dan para la construcción de un puente de una sola calzada sobre el río Guamal, considerando las proyecciones de tráfico futuro?

- Por esta razón, ¿Cómo se planea evitar el embotellamiento en la región?

Respuesta: Al respecto, se indica que el alcance de la intervención del puente sobre el río Guamal, corresponde al definido desde el inicio del proyecto para la unidad funcional 1 en soporte de las fuentes de financiación y tráfico vehicular del sector (no modificado por el Otrosí No. 10), donde se configura un par vial, a efectos de evitar el embotellamiento que a hoy se presenta, en el cual, los vehículos que van a utilizar el puente actual requieren esperar a circule el vehículo que transita de sentido contrario, para efectos de utilizar el puente.

A hoy el corredor a consolidar en el sector, presenta una configuración de un carril en cada dirección, siendo consecuente la configuración de los puentes del sector de Guamal, a la geometría de la vía.

En este sentido y frente a eventos y/o situaciones que desbordan el tráfico normal de operación de los corredores, se indica que desde el contrato de concesión y en articulación con las autoridades competentes, se toman las medidas a que hubiere lugar, entre otras:

- Contraflujos
- Restricción de movilidad
- Pico y placa
- Cierres viales
- Implementación de controladores de tráfico

OBRAS DE RESPONSABILIDAD SOCIAL Y COMPENSACIÓN AMBIENTAL

13.- ¿Qué obras de responsabilidad social estaban previstas en el contrato y cuáles se han completado hasta la fecha?

Respuesta: En la Sección 4.2(z)(ii)(1) de la Parte General del Contrato se identifica el siguiente señalamiento con respecto al tema:



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

"... (i) *Un plan de responsabilidad ambiental y social aplicable a la ejecución del Proyecto durante todo el plazo del presente Contrato, de acuerdo con el Global Reporting Initiative (<https://www.globalreporting.org>). En este plan el Concesionario describirá los mecanismos –adicionales a las obligaciones contenidas en este Contrato– que decida implementar relacionados con inversión social en las comunidades afectadas por el Proyecto, planes de educación vial a las comunidades afectadas por el Proyecto, implementación de medidas de seguridad vial para proteger a las comunidades afectadas por el Proyecto y sostenibilidad ambiental del Proyecto respecto de los recursos naturales de la comunidad afectada por el Proyecto. Y de ser el caso, iniciar la implementación de tales planes. El plan de responsabilidad ambiental y social adoptará los estándares y directrices ambientales y sociales a los cuales se refieren los Principios del Ecuador –en tanto no contravengan la Ley Aplicable– y suministrará la información derivada de la aplicación de tales principios a los Prestamistas, al Interventor y a la ANI.*

Por su parte, el numeral 5 del Apéndice Técnico No. 8 Social reza:

"... *Los instrumentos de Gestión Social serán formulados y ejecutados por el Concesionario con fundamento en lo señalado en la Ley Aplicable, en el Contrato y en el presente Apéndice, desarrollando e incorporando los estándares y directrices ambientales y sociales a los cuales se refieren los Principios del Ecuador, en los términos de la Sección 19.16 de la Parte General, sin que estos contravengan el ordenamiento jurídico colombiano, y por lo tanto, de la aplicación de estos principios no podrá derivarse en ningún caso la obligación de la ANI o de cualquier otra entidad pública colombiana de actuar por fuera de las competencias que le son asignadas en la Ley Aplicable...*"

Para comprender la limitación de exigibilidad del principio y buena práctica de La **responsabilidad social corporativa** (RSC) o **responsabilidad social empresarial** (RSE), es necesario partir de la definición general y alcance integral del término en Colombia a nivel de norma: "*la responsabilidad que las empresas e industrias tiene con respecto al medio ambiente y con el conjunto de la sociedad de la que forma parte. Se define como la contribución activa y voluntaria a la mejora social, económica y responsabilidad ambiental por parte de las empresas, generalmente con el objetivo de mejorar su competitividad y su valor añadido*" (Negrilla y subrayado fuera de texto).

14.- ¿Por qué no se han realizado todas las obras de responsabilidad social y compensación ambiental previstas en el contrato?

Respuesta: Al respecto, se informa lo siguiente:

- Componente social: consecuente con lo informado anteriormente, el desarrollo de obras de responsabilidad social es una condición que contractualmente se encuentra a voluntad del Concesionario y que contractualmente no puede hacerse exigible.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

- Componente Ambiental: De conformidad con lo indicado por la interventoría del proyecto, a la fecha, las autoridades ambientales que otorgaron las licencias, permisos y autorizaciones requeridas para la ejecución de las obras contratadas no establecieron como obligación la realización de obras de compensación ambiental. En consecuencia, y conforme a lo estipulado en los actos administrativos y en el contrato de concesión, el concesionario no tiene la obligación legal ni contractual de ejecutar algún tipo de las obras referidas.

15. ¿Qué planes existen para cumplir realmente con las obligaciones de responsabilidad social y compensación ambiental en el futuro cercano?

Respuesta: Consecuente con lo informado, se indica que le corresponde a la Agencia e Interventoría requerir el cumplimiento del contrato 004 de 2015 al Concesionario, garantizando el cumplimiento de los requerimientos que las autoridades ambientales puedan efectuar.

Para cumplir efectivamente con compensación ambiental en el futuro cercano, el concesionario está implementando un enfoque integral que además de acatar los plazos y condiciones establecidos por las autoridades ambientales en los actos administrativos otorgados para la ejecución de las obras contratadas, adelanta un plan estratégico que incluye:

- La identificación anticipada de áreas de compensación viables, para evitar demoras y asegurar la pertinencia ecológica de cada intervención, en el marco de la normatividad ambiental vigente.
- La articulación con comunidades locales y municipales, con el fin de asegurar beneficios sociales y ambientales sostenibles con la ejecución de las obligaciones de carácter ambiental.
- Se cuenta con el seguimiento permanente por parte de la interventoría del proyecto a los reportes de avance periódicos y que están disponibles tanto para las autoridades como para la ciudadanía dado el caso, garantizando así la transparencia del proceso.
- Fortalecimiento de las capacidades del concesionario mediante alianzas con empresas especializadas en restauración ecológica, con el fin de asegurar que sean aprobados y debidamente ejecutados los planes de compensación ambiental propuestos por el concesionario.

Los Planes de Compensación ambiental que tiene actualmente el concesionario, derivados de obligaciones impuestas por las Autoridades Ambientales corresponden a:

ACTO ADMINISTRATIVO LICENCIA AMBIENTAL O PERMISO	PLAN DE COMPENSACIÓN	ESTADO
Resolución 0679 del 14 de	Plan de compensación aprobado	APROBADO.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20255030166971**
20255030166971
Fecha: **15-05-2025**

ACTO ADMINISTRATIVO LICENCIA AMBIENTAL O PERMISO	PLAN DE COMPENSACIÓN	ESTADO
junio de 2016. Prórroga mediante la Resolución 2341 de enero de 2023 Expediente 3.37.13.016.006, Se otorga permiso de aprovechamiento forestal	por la Corporación con resolución 0477 del 24 de junio de 2024 y consiste en el "Establecimiento de sistemas agroforestales en la vereda La Paz del Municipio de Guamal."	Ssegún el último cronograma propuesto, el concesionario está adquiriendo el material vegetal para inicio de la actividad de siembra en el segundo semestre de 2025.
Resolución 2535 de 2023, por las cual se otorga el permiso para aprovechamiento forestal para adelanta la intervención a la altura del broche rio Guamal UF 1(K38+039 – K38+492), bajo el Expediente No. PM.GA 3.37.13.023.009 Resolución PS-GJ.1.2.6.17.1193 del 4 de julio de 2017 Permiso de Concesión de aguas, bajo el Expediente 3.37.2.8.016.013 de 2017	"Plan de Compensación, en la Institución Educativa Iraca, - Granja Iracá, Municipio de San Martín, departamento del Meta. Se implementarán generación de cercas vivas, siembra de árboles infraestructura del colegio, 7,42 Ha y 8.177 individuos arbóreos.	El concesionario realizó la ocupación de cauce en abril de 2023, por lo cual la medida de compensación se hizo efectiva en esa fecha. Está PENDIENTE de que la Autoridad Ambiental Apruebe el Plan de compensación, el Concesionario remitió comunicado a CORMACARENA, mediante radicado CE-006377 (02-2025-UTM-2512015-311-0352), del 17 de marzo de 2025, con el cual solicitó a la Autoridad Ambiental, información sobre el estado de evaluación del Plan de compensación.
Resolución 1529 de 2017 Licencia Ambiental UF 2 y 3 expediente LAV0037-00-2017	Acciones de restauración con enfoque de rehabilitación y acciones de preservación bajo el modo de compra de predios. Área de 86,66 hectáreas	ANLA aprobó el plan parcialmente con la Resolución 1574 del 22 de julio de 2022 En el ICA radicado en septiembre de 2024 En el ICA radicado en septiembre de 2024, se presentó el ajuste al plan de compensación, no obstante, está pendiente de ejecución por predios que no aprobó la ANLA por lo cual, el concesionario está en búsqueda de nuevas áreas.
Aprovechamiento Forestal: Resolución No. 680 del 14 de junio de 2016, para la UF6 y Resolución 0687 del 8 de mayo de 2017 UF7-8. Resolución 1352 del 16 de agosto de 2017, Concesión de aguas para la UF6. Resolución 0687 del 8 de mayo de 2017, Aprovechamiento forestal para la UF7-8	Inicialmente a realizarse en la Reserva Forestal de la Sociedad Civil Yurumi. El 13 de septiembre de 2024 el Concesionario mediante escrito le solicitó a Cormacarena Unificar las medidas de compensación establecidas en los diferentes actos administrativos (UF6 y 7-8), y solicitó el cambio de las medidas compensatorias establecidas por las planteadas en el plan de compensación	Está PENDIENTE que la Corporación se pronuncie sobre la Unificación del Plan "Implementación de Estrategias para la Restauración Ecológica en las Sabanas de la Orinoquia", remitido mediante Rad. No. 02-2024-UTM-2512015-311-1252 (CE-004780) el 13/09/2024. El Concesionario, remitió a CORMACARENA el comunicado mediante radicado CE-006409 (02-2025-UTM-2512015-311-



ACTO ADMINISTRATIVO LICENCIA AMBIENTAL O PERMISO	PLAN DE COMPENSACIÓN	ESTADO
Resolución 1194 del 04 de Julio de 2017, Concesión de aguas para la UF7-8	denominado: "IMPLEMENTACIÓN DE ESTRATEGIAS PARA LA RESTAURACIÓN ECOLÓGICA EN LAS SABANAS DE LA ORINOQUIA" Según el nivel de intervención se llevarán a cabo procesos de restauración ecológica, rehabilitación o recuperación, los cuales garantizarán estructura, composición y función de especies similares a las del ecosistema impactado. La restauración se dirigirá para incrementar el tamaño y conectividad del área ecológicamente, se sembrarán alrededor de 18.930	0388) del 25/03/2025, con la cual le solicitó a la Autoridad, información del estado de la evaluación de Plan de Compensación.

Fuente: Elaboración de la interventoría del proyecto

Beneficios sociales y tarifas diferenciales

16. ¿Por qué no se han entregado los beneficios de tarifas diferenciales a los municipios cercanos a los peajes, como Granada y Acacías?

Respuesta: Es necesario aclarar, que si se han otorgado beneficios de tarifas diferenciales a los municipios de Granada y Acacias de acuerdo con lo contemplado en la Resolución MT No. 20213040037385 del 26 de agosto de 2021 y lo previsto en el reglamento emitido por la Agencia con radicado ANI No. 20215000288231 del 19 de septiembre de 2021.

De lo anterior se tiene que, con corte al 20 de noviembre de 2024, las comunidades de los municipios cercanos a los peajes cuentan con los siguientes números de beneficiarios activos:

Peaje	Beneficiarios activos
Ocoa	2.262
Iracá	341
La Libertad	40

- ¿Cómo se planea compensar a las comunidades por estos nueve años y medio sin los beneficios de las tarifas diferenciales?

Respuesta: De acuerdo con la estructuración del Contrato, lo definido en la resolución ANI No. 20213040037385 del 26 de agosto de 2021 y lo contemplado en el modelo financiero del proyecto, se encuentran establecidos beneficios de tarifa diferencial a las comunidades al área de influencia de los peajes Ocoa, Iracá, La Libertad, sin configurar



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

con ello incumplimiento al contrato. Así las cosas, no es cierta la afirmación de "...nueve años y medio sin los beneficios de las tarifas diferenciales?"

No obstante, desde la Agencia se realizan acercamientos con la comunidad para definir la posibilidad de ajustar los beneficios en el marco de lo dispuesto en el contrato y en las resoluciones expedidas.

17. ¿Qué criterios se utilizaron para determinar el número de beneficiarios de las tarifas diferenciales otorgadas a cada municipio?

Respuesta: Es pertinente precisar que el modelo financiero del proyecto define el número de cupos para tarifa diferencial teniendo en cuenta el alcance de las intervenciones a adelantar en el proyecto, y los recursos objeto de recaudo a lo largo del proyecto; y además que el mismo corresponde a un proyecto de Iniciativa Privada sin recursos públicos. Así mismo, es de aclarar que los beneficios de tarifa diferencial se destinan a los usuarios frecuentes de la vía del área de influencia de los peajes que contemplan dichos beneficios.

Liquidación del contrato

18. ¿Es posible liquidar el contrato de concesión AP-004 utilizando los fondos existentes en fiducia para pagar a la concesionaria?

- ¿Qué pasos legales y administrativos serían necesarios para llevar a cabo esta liquidación?

Respuesta: Inicialmente, es necesario precisar que a la fecha no se plantea la terminación anticipada del contrato a fin de proceder con su liquidación.

Ahora bien, bajo los términos contractuales, si es posible liquidar el Contrato de Concesión utilizando los fondos existentes en fiducia para pagar las obligaciones derivadas de la liquidación siempre y cuando se dé estricto cumplimiento a lo previsto en el Capítulo XVIII "LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO", de la Parte General del Contrato de Concesión 004 de 2015, el cual establece las reglas aplicables a este procedimiento.

En tal sentido, el Capítulo en mención prevé la forma de pagar las obligaciones contenidas en el Acta de Liquidación, es entonces como la disposición en mención señala los pasos que deben surtir para tal fin, para el efecto menciona:

"CAPÍTULO XVI LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO

18.1 Terminación

El Contrato se liquidará en un término máximo de ciento ochenta (180) Días contados a partir de la fecha de suscripción del Acta de Reversión, de acuerdo con lo previsto en el artículo 60 de la ley 80 de 1993 (modificado por el artículo 217 del Decreto 19 de 2012).

18.2 Obligaciones de la Fiduciaria en la Liquidación



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

Para determinar la destinación de los recursos de las cuentas y subcuentas del Patrimonio Autónomo, se aplicarán las siguientes reglas:

(a) Cuando al ANI envíe Notificación a la Fiduciaria sobre la ocurrencia de la terminación del Contrato, al finalizar la Etapa de Reversión, la Fiduciaria, de manera inmediata, se abstendrá de realizar pagos o traslados con cargo a cualquiera de las cuentas y subcuentas del Patrimonio Autónomo, con las únicas excepciones que se consignan a continuación, siempre que, en cada caso, obtenga la autorización expresa y escrita de la ANI:

(i) Con recursos de la Cuenta Proyecto, exceptuando los recursos de las Subcuenta Predios, Subcuenta Compensaciones Ambientales y Subcuenta Redes de podrán realizar, pagos a terceros distintos de i) el Concesionario, i) sus socios, iii) los Beneficiarios Reales del Concesionario, o iv) cualquier otra persona en la cual el Concesionario, sus socios o los Beneficiarios Reales del Concesionario, tengan cualquier participación o compartan de cualquier manera los resultados de su actividad económica. Para la realización de estos pagos se deberá verificar que a la obligación de pago respectiva se haya causado con anterioridad a la fecha de la Reversión y relacionados de manera directa con la ejecución del Proyecto.

(ii) Con recursos de la Subcuenta Predios, Subcuenta Compensaciones Ambientales, Subcuenta Redes y Subcuenta Soporte Contractual, pagos a terceros distintos de i) el Concesionario, ii) sus socios, iii) los Beneficiarios Reales del Concesionario, o iv) cualquier otra persona en la cual el Concesionario, sus socios o los Beneficiarios Reales del Concesionario, tengan cualquier participación o compartan de cualquier manera los resultados de su actividad económica). Para la realización de estos pagos se deberá verificar que a la obligación de pago respectiva se haya causados con anterioridad a la fecha de la Reversión y que tengan estricta y directa relación con las finalidades de esas Subcuentas, según se define en este Contrato.

(iii) Con recursos de la Subcuenta Interventoría y Supervisión y la SubcuentaMASC, pagos al Interventor y Supervisor del Contrato o a los miembros del Amigable Componedor, según corresponda, ordenados por la ANI.

(b) Dentro de los noventa (90) Días siguientes a la suscripción del Acta de Reversión la Fiduciaria deberá proporcionar a al ANI un informe detallado acerca del estado de cada una de las cuentas y subcuentas del Patrimonio Autónomo; este informe será utilizado por las Partes para la liquidación del Contrato.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

(c) *Los excedentes de las Subcuentas del Patrimonio Autónomo tendrán la siguiente destinación:*

(i) Los excedentes de la Cuenta Proyecto, exceptuando los recursos de la Subcuenta Predios, Subcuenta Compensaciones Ambientales y Subcuenta Redes, serán entregados al Concesionario, salvo cuando se presente el supuesto previsto en la Sección 18.4(d) siguiente, caso en el cual dichos excedentes serán transferidos a la ANI hasta concurrencia del monto que el Concesionario deba pagar a la ANI. El excedente, de existir, será puesto a disposición del Concesionario. En caso que así lo hayan acordado el Concesionario con sus Prestamistas, estos recursos (o hasta el monto acordado entre ellos) serán entregados a los Prestamistas. La Fiduciaria tiene el deber de vigilar que esta destinación se cumpla, siempre que haya verificado la existencia del acuerdo entre el Concesionario y los Prestamistas.

(ii) Los excedentes de la Cuenta ANI, con todas sus subcuentas, serán entregados a la ANI, salvo cuando se presente el supuesto previsto en la

Sección 18.4(b) siguiente, caso en el cual dichos excedentes serán transferidos al Concesionario hasta concurrencia del monto que la ANI deba pagar al Concesionario. El excedente, de existir, será entregado a la ANI.

(d) Una vez se haya realizado la liquidación bilateral o unilateral del Contrato, de conformidad con lo señalado en los artículos 60 de la Ley 80 de 1993 (modificado por el artículo 217 del decreto 019 de 2012) y 1 de la Ley 1150 de 2007, la ANI a enviará a la Fiduciaria, copia del Acta de Liquidación del Contrato, en el cual se señalará a la destinación que al Fiduciaria deberá dar a los recursos disponibles en el Patrimonio Autónomo. La Fiduciaria deberá cumplir a cabalidad con lo dispuesto en el Acta de Liquidación del Contrato dentro de un término no mayor a noventa (90) Días contados desde la fecha de recibo del Acta de Liquidación del Contrato correspondiente.

(e) Una vez la Fiduciaria haya realizado la totalidad de los pagos señalados en el Acta de Liquidación del Contrato, ésta deberá remitir a la ANI un informe del estado de cuentas debidamente soportado con copia al Interventor, quien deberá remitirlo a la ANI en un término no mayor a treinta (30) Días contados desde su recibo, debidamente aprobado o señalando sus observaciones. Cuando este informe haya sido aprobado por la ANI, podrá procederse a liquidar el Patrimonio Autónomo. El informe se entenderá aprobado si la ANI no formula observaciones al mismo dentro de los sesenta (60) Días siguientes a la entrega del informe que le haya hecho la Fiduciaria."



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

19. ¿Qué alternativas existen para replantear o reliquidar el contrato de concesión AP-004, considerando los incumplimientos de la Concesionaria y especialmente el bajo avance de las obras?

Respuesta:

Para redefinir las condiciones previstas en un Contrato de Concesión carretero debido a presuntos incumplimientos por parte del concesionario, en contexto del contrato y la normatividad vigente, es necesario plantear la necesidad de modificación en contexto de, a quien le asiste la responsabilidad del presunto incumplimiento.

Bajo el escenario esbozado de un presunto incumplimiento y que el mismo sea de responsabilidad del concesionario, contractualmente se define para el concesionario la obligatoriedad en el cumplimiento de las obligaciones vigentes, sin corresponder a ello, la justificación de modificación al contrato.

En otro escenario, y no siendo la responsabilidad contractual del concesionario el presunto incumplimiento, se debe plantear bajo lo dispuesto contractualmente, la necesidad de formular alternativas que mitiguen los efectos del presunto incumplimiento, dentro de las cuales se tiene una posible modificación contractual.

Comparación con otras concesiones

20. ¿Qué lecciones se pueden aprender de otras concesiones a nivel nacional que han enfrentado problemas similares?

- ¿Qué medidas exitosas se han implementado en otros proyectos que podrían aplicarse a los proyectos de los corredores viales del departamento del Meta?

Respuesta: La actividad contractual en su desarrollo plantea desafíos y retos en su desarrollo, como se ha dispuesto de parte del Consejo de Estado, los contratos de obra pública y de concesión, en su alcance se conciben como imperfectos, es decir, que en su desarrollo plantean situaciones que llevan a las partes a redefinir aspectos del contrato, a fin de conseguir el objeto de la contratación.

En este sentido y en el contexto que el contrato de 004 de 2015 es de iniciativa privada, se tiene como lecciones y puntos a seguir en desarrollo a problemas similares:

- Establecer el marco de las negociaciones dentro de lo que es posible, desde el punto de vista contractual, técnico, legal y financiero.
- Desligar posibles intereses personales o políticos de los procesos de negociación.
- Mantener espacios de dialogo directos, sin perjuicio de las diferencias que se tenga.
- Evitar vías de hecho que condicionen resultados en las negociaciones



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

- Que las administraciones municipales y/o departamentales restablezcan el orden público, lo que significa generar el ambiente propicio para iniciar el diálogo; mientras subsista el no pago; no habrá medidas que se ajuste a los intereses de los usuarios fuera de los que exigen actualmente: Liquidar el contrato de Concesión, Trasladar los Peajes, Tarifas de Peaje sin sustento para todas la Categorías u obras de Ingeniería desbordantes o equivalentes a nuevos proyectos o peajes.
- Por otra parte, el recaudo de recursos bajo la modalidad de "Aportes Voluntarios" representa un acceso atractivo para los manifestantes a recursos significativos sin ninguna clase de control y para algunos usuarios la garantía de pagar lo mínimo por asegurar que no se restablezca el cobro de los peajes.
- Surgimiento de un líder y/o vocero que represente confianza para las partes; se encuentre al margen de intereses particulares; en capacidad de empoderarse y plantear acuerdos materialízales bajo la estructura del contrato; justos a la luz de lo ordenado por la ley en torno a los peajes o graduales, para el caso que demande cambios estructurales al Contrato de Concesión. Todo lo anterior, teniendo como principio la recuperación del control público.

Modificación del contrato y reducción del presupuesto

21.- ¿Cuál es el porcentaje y el monto exacto en dinero de la reducción del presupuesto del contrato de concesión AP-004?

Respuesta: Verificado la minuta del Contrato de concesión 004 de 2015 y el Otrosí No. 10, se informa lo siguiente:

Concepto	Precios (diciembre 2013)
Valor Inicial del Contrato	3.200.531.909.579
Valor Actual del Contrato	1.580.927.030.907
Valor Reducción	1.619.604.878.672
% de Reducción	50,60%

22. ¿Cuál o cuáles son la justificación o justificaciones que se dio o dieron para la reducción del presupuesto del contrato de concesión AP-004?

- ¿Qué razones reales o factores específicos llevaron a esta decisión?

Respuesta: El 01 de diciembre de 2016, el Concesionario convocó ante el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá, un Tribunal de Arbitramento (en adelante el TRIBUNAL DE ARBITRAMENTO), a fin de que éste, en su calidad de Juez Natural del Contrato de Concesión, analizara los efectos del cambio en las variables macroeconómicas, en especial la caída del precio del petróleo y sus consecuencias en el tráfico particular del proyecto, así como sus consecuencias sobre



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

los ingresos del Concesionario, determinara la viabilidad del proyecto con el alcance actual, y procediera o bien a revisar el contrato de concesión con el fin de asegurar su continuidad o bien declarara su terminación.

El 28 de febrero de 2019 se profirió el Laudo Arbitral en el marco del Tribunal convocado por el Concesionario, donde se ordena a las partes la conservación y viabilización del contrato, y en atención a este las Partes instauraron mesas de trabajo con el fin de evaluar alternativas que permitieran conservar el negocio jurídico a través de la viabilidad financiera del Contrato, consecuencia de las referidas mesas de trabajo, el 08 de enero de 2021, la Agencia y el Concesionario suscribieron el Otrosí 10 al Contrato de Concesión, mediante el cual las Partes, formalizaron una alternativa financiera, técnica, jurídica, predial, ambiental y social mediante la cual se viabilizó la ejecución del Contrato modificando el alcance del proyecto.

23. ¿En qué razones se basaron y cómo se modificó el objeto del contrato de concesión AP-004 tras la reducción del presupuesto?

- ¿Qué cambios específicos se realizaron en las obras y servicios previstos inicialmente?

- ¿Cómo se informó a las comunidades y usuarios sobre este cambio? (Favor anexar comunicaciones y actas de eventos de socialización).

24. Según el contrato de concesión AP-004, ¿cuál es la cantidad de kilómetros de vías que se iban a construir originalmente y cuántos se construirán ahora tras la modificación de dicho contrato?

Respuesta 23 y 24: Se informa que a la fecha el contrato 004 de 2015 no ha sido modificado en su objeto, el cual corresponde a:

"... 2.1 Objeto. El presente Contrato de concesión bajo un esquema de asociación público privada de Iniciativa Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del Proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1..."

Consecuente a lo dispuesto en el otrosí 10, la modificación realizada ajustó las unidades funcionales y su alcance, en relación con las proyecciones de recaudo que se tienen para el proyecto, definiendo:

UF	LONG. [Km]	ALCANCE INICIAL CONTRACTUAL	OBSERVACIONES CAPEX	OBSERVACIONES OPEX	UF-0
1	39,86	-Intervención prioritaria 37,53 Km -Mejoramiento	Se aclara alcance peaje Iraca: Construcción del peaje Iracá con el fin de que	No tendrá modificación la operación y mantenimiento.	Se mantienen los indicadores.



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

UF	LONG. [Km]	ALCANCE INICIAL CONTRACTUAL	OBSERVACIONES CAPEX	OBSERVACIONES OPEX	UF-0
		broches Humadea y Guamal. -Construcción segundo puente sobre río Guamal Traslado y Construcción del peaje Iracá con el fin de que quede operando en dos (2) carriles por sentido.	quede operando en dos (2) carriles por sentido. En las demás actividades se mantiene el alcance.	Se mantienen los indicadores de la etapa correspondiente.	
2	23,94	-Intervención prioritaria 23,79 Km. -Construcción segunda calzada Acacias – La Cuncia 10,57 Km -Construcción segundo puente sobre el río Guayuriba para la segunda calzada Construcción de un nuevo puente sobre el río Sardinata para la segunda calzada - Ampliación del peaje Ocoa para operar 4 carriles por sentido	Se mantiene alcance original e Incluye como resultado de las mesas de negociación la elevación de la rasante entre las abscisas K15+800 al K17+000 aproximadamente depende del diseño	Se mantienen los indicadores de la etapa correspondiente.	Se mantienen los indicadores
3	9	-Intervención prioritaria 9,00 Km. -Construcción segunda calzada La Cuncia – Ciudad Porfía 9,00 Km (dos carriles) -Construcción Ciclorruta sobre calzada derecha desde la Intersección Ciudad Porfía hasta La Nora en el	Se mantiene alcance contractual UF3 y se incorpora la construcción del eje 1 y eje 8 ajustado de la intersección Parque Fundadores en la ciudad de Villavicencio que estaba prevista en la Unidad Funcional No. 4, dando continuidad a los vehículos que se dirigen a la ciudad de Bogotá desde el Anillo	Se mantienen los indicadores de la etapa correspondiente, incluyendo la intersección Fundadores (Ejes 1 y 8 ajustado)	Se mantienen los indicadores



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20255030166971**
20255030166971
Fecha: **15-05-2025**

UF	LONG. [Km]	ALCANCE INICIAL CONTRACTUAL	OBSERVACIONES CAPEX	OBSERVACIONES OPEX	UF-0
		costado derecho sentido Villavicencio- Acacias -Tres retornos sencillos y uno doble.	Vial y permitiendo el giro izquierdo para los vehículos que llegan desde Bogotá y se dirigen hacia el centro de Villavicencio.		
4	6.30	-Construcción de dos carriles faltantes en la calzada que operará en el sentido Fundadores-Catama para generar una sección con 4 carriles por sentido en el Anillo Vial desde la Intersección Fundadores hasta la Intersección Catama. - Intersección a desnivel Fundadores: Construcción de segunda calzada para el sentido de operación Villavicencio – Bogotá con el fin de dar continuidad al Anillo Vial. -Construcción intersección a desnivel Séptima Brigada: Generación de un paso deprimido de los 2 carriles centrales de cada calzada con el fin de dar continuidad a esta intersección. -Construcción Intersección Terminal de Transportes: incluye la construcción dos puentes con dos carriles c/u continuidad carriles expresos del Anillo	Se desafecta esta UF La desafectación incluye la Doble Calzada Fundadores – Ciudad Porfía (longitud 5,1 kilómetros) que actualmente se encuentra en construcción por parte de la Gobernación del Meta. La Intersección Fundadores (Los ejes 1 y 8 ajustado) pasa a la unidad funcional 3. La Intersección Catama se incorpora a la UF5	Se desafecta esta UF, incluida la operación y mantenimiento del sector Doble Calzada Fundadores – Ciudad Porfía.	N.A



UF	LONG. [Km]	ALCANCE INICIAL CONTRACTUAL	OBSERVACIONES CAPEX	OBSERVACIONES OPEX	UF-0
		Vial -Construcción intersección Catama -Puntos de cobro anillo vial			
5	7,25*	-Construcción doble calzada nueva Catama – Puente Amarillo 5,97 Km -Construcción de dos puentes paralelos entre si cada uno con dos carriles y una longitud aproximada de 650m sobre el río Guatiquía. -Construcción de dos puentes para el paso de vía expresa sobre vía El Cairo -Construcción de dos puentes para paso de vía expresa sobre vía la Primavera -Construcción de nuevo Peaje El Cairo con capacidad de operación de dos carriles por sentido	A esta Unidad Funcional se le incorpora la intersección Catama que estaba prevista en la Unidad Funcional No. 4 con el fin de garantizar la continuidad del flujo vehicular desde el Anillo Vial hacia el sector de Puente Amarillo y viceversa. Vía Catama – Puente Amarillo: Se han definido 6 sectores preliminarmente, sin embargo, éstos se pueden ajustar de acuerdo con el diseño Fase III para el nuevo alcance de la vía y la intersección Puente Amarillo. Los sectores son:(1) K5+700- K6+480: Empalme Anillo Vial, intersección (2) K6+480-K6+700: Segunda Calzada. (3) K6+700-K7+450: Transición calzada doble a sencilla. (4) K7+450- K12+440: construcción calzada sencilla bidireccional. (5)K12+240- K12+448: Transición calzada sencilla a doble. (6)K0+000(K12+448)- K0+505* Intersección a desnivel Puente	Se mantienen los indicadores de la etapa correspondiente.	Se mantienen los indicadores



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

UF	LONG. [Km]	ALCANCE INICIAL CONTRACTUAL	OBSERVACIONES CAPEX	OBSERVACIONES OPEX	UF-0
			<p>Amarillo.</p> <p>Para la Intersección Puente Amarillo se hace necesario ajustar los estudios y diseños con el fin de prever una nueva solución técnica para el empalme con la vía que conduce de Villavicencio a Yopal en el sector de Puente Amarillo ofreciendo una solución a los vehículos que transitan de Restrepo y se incorporan a la Unidad Funcional 5 del proyecto Malla Vial del Meta.</p> <p>*Se deberán ajustar los estudios y diseños de la UF y por consiguiente la longitud y abscisa final de la UF5 se definirá con el diseño Fase III con el nuevo alcance.</p> <p>La adquisición predial se ajustará a la compra de las áreas requeridas para la construcción de las obras de la Unidad Funcional más 5m después del chaflán con sus zonas de seguridad, incluyendo los puentes peatonales previstos para una sección en doble calzada en este sector.</p>		
6	77,87	-Construcción segunda calzada río Ocoa acceso base aérea Apiay 6,17 Km incluye cicloruta y retornos.	Se deberá ajustar el empalme de la segunda calzada a construir con la segunda calzada que a la fecha se encuentra	Se mantienen los indicadores de la etapa correspondiente.	Se mantienen los indicadores



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

UF	LONG. [Km]	ALCANCE INICIAL CONTRACTUAL	OBSERVACIONES CAPEX	OBSERVACIONES OPEX	UF-0
		<p>-Intervención prioritaria río Ocoa acceso base aérea Apiay 6,17 Km.</p> <p>-intervención prioritaria calzada existente base Apiay – Puerto López 71,08 Km</p> <p>-Mejoramiento del broche La Balsa 0,62 Km</p> <p>Ampliación peaje La Libertad de 2 a 4 carriles y construcción estación de pesaje</p>	<p>construcción por parte de la Gobernación del Meta entre la Séptima Brigada y el río Ocoa.</p> <p>Se desafecta del alcance del proyecto la Doble calzada Séptima brigada - Río Ocoa (K2+034) que actualmente se encuentra construyendo la Gobernación del Meta.</p> <p>No tendrá modificaciones de alcance adicionales.</p>		
7-8	109,62	<p>-Intervención prioritaria Puerto López – El Toro 60,00 Km.</p> <p>-Intervención prioritaria El Toro – Puerto Gaitán 49,62 Km.</p> <p>-Ampliación peaje Casetabla pasando a dos carriles por sentido, pesaje y módulo de servicios.</p> <p>-Ampliación peaje Yucao pasando a dos carriles por sentido</p> <p>-*Mantenimiento puentes Carlos Lleras, Menegua y obras hidráulicas</p> <p>-Construcción puente sobre el río Yucao con dos carriles (uno por sentido).</p>	<p>Se fusionan las UF7 y UF8 en la unidad funcional UF7-8</p> <p>No se realizará la ampliación a dos carriles por sentido en los peajes Casetabla, y Yucao.</p> <p>No se construirá el Módulo de servicios ni la estación de pesaje en Casetabla.</p> <p>Para el peaje Casetabla y Yucao se construirá caseta administrativa de 40 m2, caseta de recaudo, cubierta y losas de concreto en la zona de peaje. Se mantiene la estación de peaje con 1 carril por sentido de operación.</p>	<p>Se ajustan los indicadores a cumplir contenidos en la Tabla 4 "Valor para ponderar cada uno de los indicadores para efectos del cálculo del índice de cumplimiento por unidad funcional (Pavimento flexible/rígido)" del Apéndice Técnico No. 4 ajustado con el Otrosí 10.</p> <p>Se mantiene operación en un carril por sentido en el Peaje de Casetabla y Yucao,</p>	Se mantienen los indicadores

UF	LONG. [Km]	ALCANCE INICIAL CONTRACTUAL	OBSERVACIONES CAPEX	OBSERVACIONES OPEX	UF-0
9	23	*Mejoramiento: pavimentación del carreteable existente Puerto Gaitán – Puente Arimena 69,00 Km K0 al K23 *Construcción nuevo puente sobre río Manacacías	Se realizará reversión anticipada de esta UF y su entrega al INVIAS.	No aplica	Se cumplirán indicadores hasta la reversión.
10 y 11	44.59	Mejoramiento: pavimentación del carreteable existente Puerto Gaitán – Puente Arimena K23 al K67+594	Se realizará reversión anticipada de esta UF y su entrega al INVIAS.	No aplica	Se cumplirán indicadores hasta la reversión.
9A	1,72	Construcción conexión entre la vía nueva y la vía antigua principalmente mediante viaducto	Se desafecta del contrato de concesión.	No aplica	No aplica

(Metas físicas iniciales vs. Metas físicas Otrosí 10)

Impacto de la reducción en la comunidad

25. ¿Qué impactos ha tenido la reducción del presupuesto y el alcance del contrato AP-004 en la comunidad usuaria de la vía?

- ¿Cómo se ha visto afectada la infraestructura vial y el desarrollo regional?

26. ¿Qué medidas se están tomando para mitigar los efectos negativos de la reducción del presupuesto y el alcance del contrato AP-004 en las comunidades de la región y en los usuarios de los corredores viales?

Respuesta a los numerales 25 y 26: Consecuente a lo expuesto a lo largo del documento, se indica que el alcance actual de las obras definidas en el otrosí No. 10, es congruente con los ingresos proyectados por el proyecto, y con ello, contractualmente se ajustó las metas físicas de construcción y mantenimiento, a los recursos que tendría el proyecto en soporte del recaudo proyectado.

Teniendo en cuenta el alcance del proyecto, se indica que el mismo garantiza el mantenimiento y operación de los corredores existentes, y así mismo, consecuente al



alcance de cada una de las unidades funcionales, el desarrollo de nueva infraestructura que mejorará las condiciones actuales de movilidad en la región.

Es pertinente aclarar, que el alcance actual del proyecto es consecuente a los recursos proyectados de recaudo, y en este sentido, ejecutar actividades de obra a hoy no previstas, requeriría nuevas fuentes de financiación.

Transparencia y responsabilidad

27. ¿Qué mecanismos de control y supervisión se implementaron para asegurar la transparencia en la modificación del contrato AP-004?

- ¿Cómo se informó a la comunidad sobre estos cambios?

Respuesta: En contexto de la legislación vigente, las obligaciones derivadas del contrato de concesión y los manuales internos de la Agencia (GCSP-P-021), se informa que, en desarrollo del contrato de concesión las partes están facultadas para introducir modificaciones al contrato, con el propósito de dar cumplimiento a los fines de la contratación efectuada.

Si bien es cierto las modificaciones son particulares frente a la situación que las motiva, y no definen una tipología en su alcance, en el proceso de modificación contractual, el alcance de la modificación no varía el objeto del contrato y en su alcance y trámite, se verifica la debida motivación en contexto de lo establecido en el contrato y las causas que soportan la modificación, desde componentes técnicos, financieros, jurídicos, riesgos, ambientales, prediales, sociales, entre otros.

En relación al proceso de información de las modificaciones efectuadas, se indica que la Agencia publica las modificaciones en el portal de contratación donde puede ser objeto de consulta:

<https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-19-3423753>

28. ¿Quién se hace responsable de los daños y perjuicios ocasionados a la dinámica integral del departamento del Meta y de la región, y de los efectos negativos causados a los usuarios de la vía, todo esto debido a la reducción de las obras y a la demora en su terminación?

- ¿Qué acciones se están tomando para remediar estos daños?

Respuesta: Consecuente a lo expuesto a lo largo del documento, se indica que el alcance actual de las obras definidas en el Otrosí No. 10, es congruente a los ingresos proyectados por el proyecto.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

En relación con la ejecución y como ya se informó en el documento, a la fecha se están desarrollando las obras definidas en el alcance del Otrosí no. 10, las cuales se enmarcan en la fase de construcción que se tiene prevista terminar en septiembre de 2026. Reiterando, que ante presuntos incumplimientos, corresponde a la Interventoría advertir oportunamente a la Agencia, para desplegar los mecanismos contractuales pactados, de tal forma que se cumpla con el objeto del contrato.

Asociado a los presuntos daños y perjuicios ocasionados por el desarrollo de las obras de parte del Concesionario, se informa que a hoy, ninguna autoridad competente ha notificado de la existencia de los mismos. En caso de que se informara de su existencia en el marco de las acciones legales que correspondiere, es responsabilidad del concesionario asumir sus consecuencias en contexto de lo dispuesto en la sección 14.3 de la Parte General del Contrato de Concesión, que indica:

"... 14.3 Indemnidad. (a) El Concesionario se obliga a mantener indemne a la ANI de cualquier reclamación proveniente de terceros y que se deriven de sus actuaciones o de las de sus Contratistas, subcontratistas o dependiente ..."

Captación de dineros y legalidad

29. ¿Por qué se recaudaron dineros del 2015 al 2022 sin tener un acta de inicio?

- ¿Existe alguna justificación legal para esta captación de recursos?

- ¿Se considera esta captación como ilegal y qué medidas se están tomando al respecto?

30. ¿Qué acciones legales se están considerando para iniciar una investigación que permita clarificar el hecho de la captación de dineros sin acta de inicio y los posibles daños y perjuicios causados?

Respuesta a los numerales 29 y 30: De acuerdo con lo informado anteriormente, el contrato de concesión No. 004 de 2015 cuenta con acta de inicio suscrita el 09 de junio de 2015, soportándose el recaudo efectuado a la fecha, en las obligaciones que se derivan del contrato, y la normatividad vigente, que entre otras remiten a la Ley 1508 de 2012, Ley 105 de 1993 y Ley 787 de 2002 y a las disposiciones contempladas en la Resolución del MT No. 20213040037385 del 26 de agosto de 2021 (y anteriores), concluyéndose de lo anterior, la inexistencia de la "captación ilegal".

Los documentos que se adjuntan a la presente comunicación se disponen en el siguiente enlace:

https://anionline-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/lgarzon_an_i_gov_co/Esu07gk6EFBNsBJ8mXcWlCsB5Y6XXd4MvSisEbRDPUN_Yw?e=Tzzhw7



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20255030166971**

20255030166971

Fecha: **15-05-2025**

Desde la Agencia Nacional de Infraestructura esperamos que esta respuesta atienda de fondo su solicitud y estaremos atentos en caso de precisar información adicional al respecto.

Cordialmente,

OSCAR JAVIER TORRES YARZAGARAY

Presidente

Anexos: Link en el documento

cc:

VoBo: ELIANA RESTREPO BRAND GERENTE GIT SOCIAL, DAVID JULIAN SALAMANCA MOJICA, ANDRES HERNANDEZ MONTOYA, GONZALO CUBIDES SUAREZ, JORGE HERNAN GIRALDO ESCOBAR, JUAN JAVIER GUIDO GONZALEZ, LUIS ALEXANDER GARZON HERNANDEZ, MARIA CAMILA SALCEDO SOTO, NIDIA LUZ ANGELA SIERRA OLIVEROS GERENTE, JOHANNA ANDREA REYES RUIZ

Nro Rad Padre: 20254090571142

Nro Borrador: 20255030030763

GADF-F-012