Documento firmado digitalmente

GTEC

ANI

Radicado ANI No.: **20265000356331**
20265000356331
Fecha: **16-09-2026**

COMISIÓN TERCERA
CÁMARA DE REPRESENTANTES
Recibido Por: Jean Cubas
Fecha: 16 Septiembre 2026
Hora: 11:45 am
Número de Radicado: 486

No. de radicado al que responde:
20264091156982

Bogotá, D.C.,

Doctor
NÉSTOR EDUARDO IMBETT HERAZO
Secretario General
Comisión Tercera Constitucional Permanente
CÁMARA DE REPRESENTANTES
comision.tercera@camara.gov.co
Ciudad

ASUNTO: Respuesta al oficio CTCP-3.3-140-C-26 con radicado ANI No. 20264091156982 - Notificación Proposición No. 007 del 25 de agosto de 2026. Citación a Debate de Control Político.

Respetado Doctor:

En atención al radicado del asunto, mediante el cual notifica la Proposición No. 007 del 19 de agosto de 2026 sobre la: *"Inversión pública y competitividad regional: situación de la infraestructura de transporte de Santander y futuro de la doble calzada La Virgen —La Cemento"* y cita a debate de control político al Ministerio de Transporte, al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, al Departamento Nacional de Planeación - DNP, al Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, a la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena - CORMAGDALENA, a ECOPETROL S.A. y a la Financiera de Desarrollo Territorial – FINDETER; la ANI da respuesta de acuerdo con su competencia, en los siguientes términos:

I. PROYECTO DOBLE CALZADA LA VIRGEN - LA CEMENTO.

I. ESTADO REAL DEL PROYECTO Y RUTA DE EJECUCIÓN

Respuesta: Para efectos de atender los interrogantes formulados, resulta necesario precisar, en primer lugar, el contexto jurídico e institucional en el cual se enmarca la participación de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, particularmente en relación con el **Convenio Interadministrativo No. 1113 de 2016** y sus modificaciones, así como con el trayecto denominado La Virgen – La Cemento, como sigue:

El Instituto Nacional de Concesiones – INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, suscribió con la Sociedad Autopistas de Santander S.A. el Contrato de Concesión No. 002 del 29 de diciembre de 2006, cuyo objeto comprendía la ejecución del

Documento firmado digitalmente
GTEC

proyecto denominado "Zona Metropolitana de Bucaramanga – ZMB", como parte de las actuaciones orientadas a la modernización de la Red Vial Nacional.

Posteriormente, el 17 de noviembre de 2015, la ANI y la Sociedad Autopistas de Santander S.A. suscribieron, ante un Tribunal de Arbitramento, un Acuerdo Conciliatorio mediante el cual se acordó la terminación anticipada y de mutuo acuerdo del Contrato de Concesión No. 002 de 2006.

Una vez aprobado dicho Acuerdo Conciliatorio por el Tribunal de Arbitramento, mediante Acta No. 65 – Auto No. 77 del 18 de febrero de 2016, previo concepto favorable de la Procuraduría General de la Nación, el 19 de abril de 2016 se suscribió el Acta de Reversión y Entrega mediante la cual la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI entregó al Instituto Nacional de Vías – INVIAS la infraestructura y los bienes afectos al Contrato de Concesión No. 002 de 2006 del Proyecto de Concesión Vial Zona Metropolitana de Bucaramanga.

En este contexto, el 29 de agosto de 2016, la ANI, el INVIAS, la Aeronáutica Civil – AEROCIVIL, el Departamento de Santander, el Municipio de Bucaramanga y el Instituto Financiero para el Desarrollo de Santander – IDESAN suscribieron el Convenio Interadministrativo No. 1113 de 2016, cuyo objeto consistió en:

> *"Aunar esfuerzos técnicos, jurídicos y financieros entre el INVIAS, la ANI, la AEROCIVIL, el DEPARTAMENTO DE SANTANDER, el MUNICIPIO DE BUCARAMANGA y el INSTITUTO FINANCIERO PARA EL DESARROLLO DE SANTANDER, IDESAN, para adelantar las actividades necesarias relacionadas con los estudios y diseños y la ejecución de las obras requeridas de construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento, el recaudo de peajes, así como la operación total de los siguientes tramos viales, que fueron objeto del contrato de Concesión No. 002 de 2006, incluyendo las nuevas obras que se identifiquen como prioritarias y necesarias por el Comité Directivo"*

En el marco de dicho convenio, la ANI participa en el Comité Directivo con voz, pero sin derecho a voto, circunstancia que resulta relevante para precisar el alcance de su participación en la adopción de decisiones relacionadas con las obras y demás actuaciones a cargo del Convenio.

Precisado lo anterior, respecto de los interrogantes planteados del numeral 1 al 08, conviene indicar que dentro de las obligaciones inicialmente asignadas a la ANI en el Convenio Interadministrativo No. 1113 de 2016 se encuentra la de "*ejecutar la gestión predial que se inició en desarrollo del Contrato de Concesión No. 002 de 2006, hasta agotar el monto del plan de aportes del Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales asociado a dicho predio*".

Posteriormente, mediante el Otrosí Modificatorio No. 02 del 24 de mayo de 2022, se precisaron las obligaciones de las partes y, en particular, las correspondientes a la ANI. En el numeral 2.5 de la cláusula segunda se estableció, entre otras, lo siguiente:

> *"1. Ejecutar la gestión y adquisición predial con recursos del Fondo de Contingencias de los predios que fueron intervenidos por las obras realizadas por el concesionario, que fueron entregados físicamente para la construcción de*

Documento firmado digitalmente
GTEC

la vía y/o cuentan con algún pago efectuado, hasta la suscripción del Convenio Interadministrativo con el INVIAS".

Asimismo, se estableció como obligación:

"2. Suscribir junto con INVIAS, un Convenio Interadministrativo que defina las obligaciones de cada entidad para la Gestión y Adquisición predial".

De otra parte, mediante el Modificatorio No. 02 al Convenio Interadministrativo No. 1113 de 2016, suscrito el 24 de mayo de 2022, se sustituyó al IDESAN como operador del convenio, siendo reemplazado por la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. – FINDETER. En virtud de dicha modificación, se mantuvo la necesidad de definir, mediante un nuevo convenio interadministrativo entre la ANI y el INVIAS, las obligaciones de cada entidad en materia de gestión y adquisición predial, instrumento que, a la fecha de corte de la presente respuesta, se encuentra en trámite.

En consecuencia, resulta importante precisar que el Proyecto de Infraestructura Vial Zona Metropolitana de Bucaramanga, desarrollado mediante el Contrato de Concesión No. 002 de 2006, fue objeto de terminación anticipada y posterior liquidación en el año 2016. Por tanto, actualmente no existe un contrato de concesión vigente asociado a dicho proyecto, ni se desarrollan actividades constructivas, de operación o mantenimiento bajo la responsabilidad de la ANI en el marco del referido contrato.

Algunas de las obligaciones que originalmente se encontraban asociadas al proyecto fueron posteriormente incorporadas al Convenio Interadministrativo No. 1113 de 2016, instrumento jurídico autónomo suscrito entre distintas entidades públicas para adelantar las actuaciones requeridas respecto de los corredores viales allí definidos.

En este sentido, debe reiterarse que la ANI participa en el Comité Directivo del Convenio con voz, pero sin derecho a voto. En consecuencia, la Agencia no cuenta con facultades decisorias respecto de la definición, aprobación o priorización de las obras correspondientes al trayecto La Virgen – La Cemento, decisiones que deben ser adoptadas por las instancias competentes y de conformidad con las reglas previstas en el propio instrumento convencional.

Por lo anterior, respecto de los interrogantes 1 a 8, relacionados con el estado integral del proyecto y su ruta de ejecución, la ANI no cuenta con competencia decisoria ni con la información integral necesaria para pronunciarse sobre aspectos tales como la conveniencia, prioridad, viabilidad, financiación, programación de inversiones, ejecución de obras o demás decisiones de carácter operativo y estratégico asociadas al Convenio No. 1113 de 2016.

En consecuencia, las respuestas a dichos interrogantes deberán ser suministradas por las entidades e instancias competentes dentro del marco del referido convenio.

II. COMPETENCIAS INSTITUCIONALES Y CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 1113 DE 2016

9. ¿Cuál es el estado actual del Convenio Interadministrativo 1113 de 2016 y qué obligaciones continúan vigentes para cada una de las entidades?

Documento firmado digitalmente
GTEC

Respuesta: En relación con el estado general y actual del Convenio Interadministrativo No. 1113 de 2016, la ANI no es la entidad competente para informar integralmente sobre la ejecución, cumplimiento y estado de las obligaciones a cargo de la totalidad de las entidades que lo integran, por tratarse de un instrumento interadministrativo en el que participan diferentes entidades públicas y en el cual la Agencia, adicionalmente, no cuenta con facultades decisorias dentro del Comité Directivo.

Sin perjuicio de lo anterior, y específicamente respecto de las obligaciones a cargo de la ANI, se precisa que estas corresponden a las establecidas en el numeral 2.5 de la cláusula segunda del Otrosí Modificatorio No. 02 al Convenio No. 1113 de 2016, de fecha 24 de mayo de 2022, particularmente las relacionadas con la gestión y adquisición predial.

En este sentido, corresponde a la ANI:

> *"1. Ejecutar la gestión y adquisición predial con recursos del Fondo de Contingencias de los predios que fueron intervenidos por las obras realizadas por el concesionario, que fueron entregados físicamente para la construcción de la vía y/o cuentan con algún pago efectuado, hasta la suscripción del Convenio Interadministrativo con el INVIAS"*

Así mismo:

> *"2. Suscribir junto con INVIAS, un Convenio Interadministrativo que defina las obligaciones de cada entidad para la Gestión y Adquisición predial"*

Por consiguiente, la actuación de la ANI dentro del Convenio debe entenderse en función de las obligaciones expresamente asignadas a la Agencia, sin que pueda extenderse a competencias decisorias, operativas, financieras o de ejecución que correspondan a las demás entidades participantes.

> ***10. Qué entidad tiene actualmente la responsabilidad principal sobre la priorización y ejecución del tramo La Virgen – La Cemento? Sírvase explicar el fundamento jurídico, contractual, financiero y técnico de la respuesta.***
>
> ***11. ¿Existe alguna controversia o diferencia de interpretación sobre si la ejecución del proyecto es competencia de la Nación, el departamento de Santander, el municipio de Bucaramanga o de otra entidad atendiendo a las competencias en términos de infraestructura vial? En caso afirmativo, indique en qué consiste, qué entidad la ha planteado y cómo se resolverá.***

Respuesta 10 y 11: La ANI no dispone de información para atender los interrogantes planteados, por cuanto estos se refieren a aspectos cuya definición, ejecución o seguimiento corresponde a otras entidades qué hacen parte del Convenio Interadministrativo No. 1113 de 2016.

> ***12. Qué obligaciones específicas tienen el Ministerio de Transporte, INVIAS, ANI, FINDETER, Aerocivil, Gobernación de Santander, ¿Alcaldía de Bucaramanga e IDESAN dentro del proyecto de la doble calzada La***

Documento firmado digitalmente
GTEC

Virgen – La Cemento? Indique además cuáles de ellas se encuentran aún pendientes de ejecución y cumplimiento.

Respuesta: Las obligaciones actualmente a cargo de la ANI son las relacionadas en la respuesta al **numeral 9**, asociadas con la gestión y adquisición predial, en los términos establecidos en el Otrosí Modificatorio No. 02 al Convenio Interadministrativo No. 1113 de 2016.

13. ¿Qué obras del Convenio 1113 de 2016 ya fueron ejecutadas, cuáles se encuentran en ejecución, cuáles están pendientes y en qué lugar de prioridad se encuentra el proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento?

14. ¿La doble calzada La Virgen – La Cemento es una obra actualmente priorizada dentro del Convenio 1113 de 2016? En caso negativo, indique de quién o quiénes depende la decisión de priorización de la obra y cuáles son los fundamentos con base en los cuales se ha omitido su priorización tras diez (10) años de vigencia del convenio 1113 de 2016.

15. ¿Qué modificaciones, otrosíes o ajustes se han realizado al Convenio 1113 de 2016 que afecten directa o indirectamente la ejecución del proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento?

Respuesta 13, 14 y 15: La ANI no dispone de la información necesaria para atender los interrogantes formulados, en razón a que estos se refieren a materias que exceden las competencias y obligaciones asignadas a la Agencia dentro del Convenio Interadministrativo No. 1113 de 2016.

III FINANCIACIÓN DEL PROYECTO

Respecto de los interrogantes correspondientes a los **numerales 16 al 28**, relacionados con los costos, fuentes de financiación, distribución de recursos y demás aspectos financieros asociados al desarrollo de las obras de la doble calzada La Virgen – La Cemento, la ANI no cuenta con información que le permita pronunciarse de manera integral sobre dichos asuntos, por cuanto estos corresponden a las competencias de las respectivas entidades aportantes y a las instancias previstas en el Convenio Interadministrativo No. 1113 de 2016.

Sin perjuicio de lo anterior, respecto de la gestión predial cuya ejecución corresponde a la ANI, se precisa que esta se financia con cargo a los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales, de conformidad con el marco normativo, contractual y presupuestal aplicable.

Es importante señalar que los recursos disponibles en dicho Fondo no se encuentran distribuidos presupuestalmente de manera individual por cada tramo del proyecto. Por el contrario, corresponden a un monto global destinado a atender la gestión y adquisición de los predios cuya responsabilidad corresponde a la ANI, razón por la cual no resulta técnicamente posible atribuir o discriminar un valor presupuestal específico para el tramo La Virgen – La Cemento.

Documento firmado digitalmente
GTEC

De otra parte, en lo relacionado con la cuantía, distribución y procedencia de los recursos aportados por las demás entidades que participan en el Convenio para la ejecución de las obras previstas en este, la ANI no dispone de información que permita pronunciarse al respecto, dado que se trata de aspectos presupuestales y financieros propios de las respectivas entidades aportantes y de las instancias competentes del Convenio.

IV. ESTUDIOS, DISEÑOS Y COMPONENTE TÉCNICO

Respecto de los interrogantes correspondientes a los **numerales 27 al 33**, relacionados con los estudios, diseños y demás aspectos del componente técnico de la doble calzada La Virgen – La Cemento, es preciso indicar que en las contrataciones derivadas del Convenio 1113 realizadas a la fecha, se ha evidenciado que la nueva contratación de las intervenciones contempla la actualización y/o modificación de los diseños previamente aprobados para el proyecto Zona Metropolitana de Bucaramanga, ese orden de ideas, al no existir a la fecha la contratación de un operador para adelantar las intervenciones en dicho tramo, la Agencia no dispone de la información necesaria para emitir un pronunciamiento integral, toda vez que dichos asuntos se encuentran asociados a las actuaciones, decisiones e instrumentos que se desarrollan en el marco del citado Convenio Interadministrativo respecto de los cuales la ANI no ostenta competencia decisoria.

V. COMPONENTE AMBIENTAL

Respuesta 35 a 40: La ANI no dispone de la información necesaria para atender los interrogantes formulados, en razón a que estos se refieren a materias que exceden las competencias y obligaciones asignadas a la Agencia dentro del Convenio Interadministrativo No. 1113 de 2016.

VI. GESTIÓN PREDIAL Y COMPONENTE SOCIAL

Para efectos de atender los interrogantes correspondientes a los **numerales 41 al 50**, resulta pertinente precisar que, a la fecha, la ANI no tiene conocimiento de la existencia de un contrato de concesión vigente denominado "Doble Calzada La Virgen – La Cemento".

En consecuencia, las respuestas que se presentan a continuación se refieren al trayecto 06 denominado La Virgen – La Cemento, que hacía parte del Proyecto de Infraestructura Vial Zona Metropolitana de Bucaramanga, actualmente liquidado, y respecto del cual se adelantan actuaciones en el marco del Convenio Interadministrativo No. 1113 de 2016.

41. ¿Cuántos predios requiere el proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento y cuál es el estado actual de la gestión predial? Sírvase discriminar predios adquiridos, en negociación, con avalúo, en proceso de expropiación, con dificultades jurídicas y pendientes por iniciar gestión.

Respuesta: El trayecto La Virgen – La Cemento contemplaba un requerimiento total de 238 predios para la ejecución de las obras proyectadas.

Documento firmado digitalmente
GTEC

De estos, durante la ejecución del Contrato de Concesión No. 002 de 2006 fueron adquiridos 113 predios, equivalentes al 47,4 % del total requerido. En consecuencia, permanecen 125 predios pendientes de adquisición, cuya gestión se adelanta de acuerdo con las responsabilidades definidas en el Convenio Interadministrativo No. 1113 de 2016.

La distribución actual de la gestión predial pendiente es la siguiente:

ESTADO GENERAL DE LA GESTIÓN PREDIAL PROYECTO CONVENIO 1113 DE 2016 – TRAYECTO 06						
TRAMO	**ORIGEN - DESTINO**	**PREDIOS REQUERIDOS**	**PREDIOS ADQUIRIDOS**	**PREDIOS GESTIÓN ANI**	**PREDIOS GESTIÓN INVIAS**	**TOTAL DE PREDIOS GESTIÓN PENDIENTE**
TRAMO 6 - CONSTRUCCIÓN	**CAI LA VIRGEN - INTERSECCIÓN LA CEMENTO**	238	113	32	93	125

De los 32 predios cuya gestión corresponde actualmente a la ANI, diez (10) se encuentran vinculados a procesos de expropiación judicial. Los veintidós (22) restantes cuentan con insumos y actuaciones adelantadas para su adquisición mediante enajenación voluntaria.

En aquellos casos en los que no sea posible concretar la adquisición mediante enajenación voluntaria, y una vez se configuren los presupuestos legales correspondientes, se procederá a adelantar las actuaciones necesarias para acudir al mecanismo de expropiación judicial, de conformidad con las disposiciones aplicables.

42. ¿Cuál es el costo financiero actualizado de la gestión predial pendiente?

Respuesta: Los costos correspondientes a la gestión predial pendiente a cargo de la ANI en el marco del Convenio Interadministrativo No. 1113 de 2016 no se encuentran discriminados de manera individual por tramo o trayecto, sino que corresponden a un monto global asociado a los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales para atender las obligaciones de gestión y adquisición predial a cargo de la Agencia.

De acuerdo con lo anterior, conforme Plan de Aportes aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público mediante Radicado No. 2-2020-032553 del 17 de julio de 2020 para el Proyecto Zona Metropolitana de Bucaramanga, el saldo registrado en la cuenta administrada por la Fiduprevisora asciende a la suma de CUARENTA MIL SETECIENTOS OCHO MILLONES DOSCIENTOS SETENTA Y CINCO MIL CUATROCIENTOS VEINTISÉIS PESOS CON OCHENTA Y OCHO CENTAVOS ($40.708.275.426,88), de acuerdo con el corte financiero realizado al 30 de abril de 2026.

Debe precisarse que dicho saldo corresponde al monto global disponible en el marco del respectivo Fondo de Contingencias y no constituye, por sí mismo, el costo específico de adquisición de los predios pendientes del trayecto La Virgen – La Cemento.

Documento firmado digitalmente
GTEC

43. ¿Qué entidad es responsable de culminar la gestión predial y cuál es el cronograma para hacerlo?

Respuesta: De acuerdo con las responsabilidades establecidas en el Convenio Interadministrativo No. 1113 de 2016 y sus modificaciones, la culminación de los trámites de gestión y adquisición predial pendientes se encuentra distribuida entre la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, según la asignación correspondiente a cada predio.

En el caso de la ANI, a la fecha de corte de la presente respuesta no se cuenta con un cronograma definitivo para culminar la totalidad de la gestión y adquisición predial pendiente asociada al Convenio.

Lo anterior obedece a que el avance y programación de la gestión predial se encuentran vinculados a la definición, priorización y ejecución de las intervenciones que se desarrollen en el marco del Convenio, así como a las necesidades prediales que se determinen a partir de los estudios, diseños y requerimientos constructivos de cada intervención.

En consecuencia, la gestión predial se adelanta de manera progresiva, atendiendo las necesidades que sean efectivamente identificadas y priorizadas para las intervenciones que alcancen las etapas correspondientes de ejecución.

44. ¿Existen predios con conflictos de titularidad, ocupaciones, posesiones, procesos judiciales o dificultades de adquisición? En caso afirmativo, indique cuántos y cómo se resolverán.

Respuesta: Respecto de esta pregunta, es pertinente señalar que la existencia de situaciones relacionadas con la titularidad, ocupaciones, posesiones, limitaciones, procesos judiciales o demás circunstancias que puedan afectar la situación jurídica de un inmueble constituye una circunstancia propia de la realidad registral de los inmuebles, la cual debe ser analizada y gestionada mediante los instrumentos previstos en el ordenamiento jurídico para cada caso de acuerdo con la naturaleza del derecho involucrado y las condiciones particulares del predio.

Estas circunstancias no implican, por sí mismas, la imposibilidad de adquirir un inmueble requerido para la ejecución de un proyecto de infraestructura. En tal sentido, cuando resulte procedente, la adquisición podrá adelantarse mediante enajenación voluntaria y, cuando no sea posible concretarla por esta vía y se configuren los presupuestos legales correspondientes, mediante el procedimiento de expropiación judicial.

Las actuaciones respectivas deberán adelantarse con observancia de las normas civiles aplicables y de la regulación especial prevista para la adquisición de predios requeridos para proyectos de infraestructura de transporte, entre ellas las disposiciones contenidas en las Leyes 1682 de 2013, 1742 de 2014 y 1882 de 2018, así como las demás normas que regulen la materia.

45. ¿Cuáles comunidades, barrios, sectores o familias se verían impactadas directa o indirectamente por la ejecución del proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento?

Documento firmado digitalmente
GTEC

46. ¿Existe un plan de gestión social, reasentamiento, compensación, o atención a comunidades ubicadas en el área de influencia del proyecto? En caso afirmativo, remítase copia. En caso negativo, indique cuándo será formulado.

47. ¿Qué solución institucional se tiene prevista para comunidades como Punta Betín y demás sectores que puedan resultar afectados por el trazado o ejecución de la obra de la doble calzada La Virgen – La Cemento?

48. ¿Cómo se garantizará que el desarrollo del proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento no desconozca los derechos de las comunidades del área de influencia?

49. ¿Qué espacios de participación ciudadana se han realizado y cuáles se tienen previstos antes de inicio de la obra de la doble calzada La Virgen – La Cemento?

50. ¿Qué entidad será responsable de atender quejas, solicitudes, impactos sociales y compromisos comunitarios durante la ejecución de la doble calzada La Virgen – La Cemento?

Respuesta 45-50: Los interrogantes correspondientes a estos numerales se relacionan con aspectos propios de la gestión social en el marco del Convenio Interadministrativo No. 1113 de 2016.

Sobre el particular, la ANI no dispone de la información necesaria para emitir un pronunciamiento integral, toda vez que no tiene asignada la competencia para adelantar o consolidar la totalidad de las actuaciones de gestión social asociadas al Convenio.

VII. PEAJE DE RIONEGRO Y ESQUEMA DE RECAUDO

Respecto de los interrogantes correspondientes a los **numerales 51 al 58**, relacionados con el recaudo de los peajes de Rionegro y Lebrija, la ANI no dispone de información que permita atender integralmente los cuestionamientos formulados, por cuanto dichos asuntos corresponden a otras entidades competentes dentro del marco institucional y convencional aplicable.

VIII. IMPACTO EN MOVILIDAD, COMPETITIVIDAD Y CALIDAD DE VIDA

En relación con los interrogantes correspondientes a los **numerales 59 al 64**, relacionados con los impactos en materia de movilidad, competitividad y calidad de vida en el área de influencia de la doble calzada La Virgen – La Cemento, la ANI no dispone de información suficiente para emitir un pronunciamiento integral, por cuanto no tiene asignada dentro del Convenio la competencia para adelantar los estudios de movilidad y demás análisis técnicos a los que se refieren estas preguntas.

IX. TRANSPARENCIA, SEGUIMIENTO Y COMPROMISOS

Respecto de los interrogantes correspondientes a los **numerales 65 al 70**, relacionados con la entidad que liderará las mesas de seguimiento al proyecto, así

Documento firmado digitalmente
GTEC

como con la definición de compromisos institucionales y sus respectivos responsables, se considera pertinente señalar que dichas determinaciones deberán adoptarse de conformidad con las competencias, responsabilidades y compromisos establecidos por las partes en el Convenio Interadministrativo No. 1113 de 2016 y sus modificaciones.

En consecuencia, corresponde a las instancias competentes del Convenio definir los mecanismos de seguimiento, las entidades responsables y los compromisos que, de acuerdo con la programación y priorización de las intervenciones, deban ser asumidos por cada una de las entidades participantes.

II. INFRAESTRUCTURA FLUVIAL

Para Santander y el país es indispensable garantizar la navegabilidad del rio Magdalena desde Barrancabermeja hasta la costa, durante todo el año. Para lograrlo es necesario adelantar unas obras civiles de canalización, que a la fecha se encuentran a nivel de diseños. estudios que tienen un costo de $ 10 mil millones. La institución responsable de la ejecución de las mismas es Cormagdalena. Forman parte de la junta directiva de esa corporación, entre otros, el departamento de Santander y Prosantander, Se requiere decisión política para, una vez terminados los diseños, asignar los recursos necesarios para la construcción de las obras y/o reestructurar una nueva APP para garantizar navegabilidad del rio durante todo el año, Recuérdese que durante el gobierno Santos la APP adjudicada a Navelena (cuyo principal accionista era Odebrecht) fracasó a raíz del escándalo de corrupción. Recuérdese que durante el gobierno Duque entre al ANI y Cormagdalena licitaron una nueva APP que fue declarada desierta.

Preguntas

Después del fracaso de Navelena y de declarar desierta la segunda licitación para concesionar la navegabilidad desde Barrancabermeja hasta Bocas de Ceniza, una vez tenga los diseños de tas obras civiles a ejecutar: ¿qué planea el presente gobierno? ¿Seguir contratando el dragado? ¿Reestructurar una nueva APP?

Respuesta:

En el marco de sus competencias, la Agencia Nacional de Infraestructura informa que el Gobierno nacional viene evaluando la posibilidad de estructurar un nuevo proyecto para la recuperación y sostenibilidad de la navegabilidad del río Magdalena mediante el mecanismo de Asociación Público-Privada (APP).

Esta posibilidad se encuentra en etapa de análisis. En caso de determinarse su viabilidad, la eventual estructuración tendrá en cuenta los estudios y diseños disponibles, así como las lecciones derivadas de los procesos anteriores, con el propósito de definir un proyecto técnica, jurídica, financiera, ambiental y socialmente viable, con una adecuada asignación de riesgos y condiciones que favorezcan la participación efectiva del mercado.

Documento firmado digitalmente
GTEC

En consecuencia, la actuación de la ANI se encuentra orientada al análisis de una posible nueva estructuración mediante el mecanismo de APP. Lo anterior se entiende sin perjuicio de las decisiones que, en el marco de sus competencias, adopten las entidades responsables respecto de la contratación de las actividades de dragado requeridas para mantener las condiciones de navegabilidad.

III. INFRAESTRUCTURA FÉRREA

La concesión férrea del tramo La Dorada - Chiriguaná fue adjudicada en el presente año y tiene por objeto conectar el centro del país con los puertos de la costa caribe, atravesando 25 municipios de 5 departamentos (Caldas, Antioquia, Santander Norte de Santander, Cesar). Tiene una longitud de 525 kilómetros y cuenta con una asignación presupuestal de $3.4 billones. Por falta de voluntad política la concesión no tuvo en cuenta la construcción del Gamo de conexión ferroviaria con el puerto Voluntad (Impala - transfigura), a la fecha subutilizado, sobre el río magdalena, limitando la opción de desarrollar la opción de transporte multimodal rio – ferrocarril - carretera.

Preguntas

Dado que la ANI bajo el esquema de APP estructuró la concesión para adjudicar las obras, operación mantenimiento de los 522 kilómetros del corredor férreo la Dorada - Chiriguaná, ¿Cuántos kilómetros de vía corresponden al Departamento de Santander? ¿Habida cuenta que existe el puerto fluvial sobre el Río Magdalena en Barrancabermeja denominado Puedo Voluntad, antes Impala, ¿cuál es la posibilidad de integrar el transporte fluvial con el férreo en territorio Santandereano? ¿Incluyó el tramo que une el corredor férreo con el puerto Voluntad sobre el río? ¿Es factible nacerlo en un futuro? ¿Cuál sería el valor estimado del tramo? ¿Hay circunstancias físicas, legales, financieras, económicas o sociales que obliguen a descartar la conexión de Puerto Voluntad al corredor férreo?

Respuesta:

En atención a la solicitud relacionada con el corredor férreo La Dorada–Chiriguaná y su eventual conexión con el puerto fluvial Puerto Voluntad, ubicado en Barrancabermeja, nos permitimos dar respuesta a los interrogantes formulados, en los siguientes términos:

- De acuerdo con la delimitación del corredor del proyecto APP La Dorada – Chiriguaná mediante abscisado por municipio, el proyecto atraviesa siete municipios del departamento de Santander, así:

6

Documento firmado digitalmente

Municipio	Longitud
Cimitarra	43,25 km
Puerto Parra	28,00 km
Simacota	19,65 km
Barrancabermeja	41,85 km
Puerto Wilches	20,15 km
Sabana de Torres	30,00 km
Rionegro	9,10 km
Total Santander	192,00 km

En consecuencia, 192 kilómetros de la vía férrea principal se encuentran en territorio del departamento de Santander.

- El corredor férreo La Dorada–Chiriguaná atraviesa el departamento de Santander y, particularmente en el sector de Barrancabermeja, presenta proximidad con el río Magdalena, lo que representa una localización con potencial para la articulación de los modos férreo y fluvial.

  Dentro de la estructuración del proyecto se contempló una conexión directa entre el modo férreo y el fluvial mediante el Ramal de Capulco, de aproximadamente 4,6 km, localizado en el municipio de Gamarra, departamento del Cesar.

  No obstante, la integración física y portuaria con Puerto Voluntad en el municipio de Barrancabermeja no fue desarrollada como un componente de la estructuración de la concesión actualmente adjudicada.

  En consecuencia, la eventual integración del corredor férreo con una instalación portuaria fluvial ubicada en Barrancabermeja, como Puerto Voluntad, no hace parte del alcance de la concesión y requeriría una estructuración nueva e independiente para este objetivo.

  Es importante precisar, que el proyecto APP La Dorada – Chiriguaná se implementó como consecuencia de la priorización que hizo el Plan Maestro de Transporte Intermodal (2015) y el Plan Maestro Ferroviario (2020), relacionado con estructurar aquellos corredores ferroviarios que hacen parte de la columna vertebral de la red férrea nacional, que puedan ser rehabilitados con menores costos, y que puedan conectar fácilmente los principales centros de producción con los puertos. En consecuencia, aquellos ramales o tramos de red férrea que sean susceptibles de conectarse con la red principal del Corredor La Dorada – Chiriguaná, se podrán implementar mediante el desarrollo e iniciativa del sector privado o mediante iniciativas públicas que deberán ser priorizadas por el Ministerio de Transporte.

- La documentación disponible de la estructuración del corredor no contiene estudios específicos de prefactibilidad, diseños de ingeniería, evaluación de

Documento firmado digitalmente
GTEC

demanda, análisis predial, evaluación ambiental ni estimaciones de costos correspondientes a una eventual conexión ferroviaria con Puerto Voluntad.

Por lo anterior, no es posible emitir, desde el ámbito del seguimiento a la concesión vigente, un concepto sobre la viabilidad técnica, financiera, jurídica, económica o social de dicha conexión.

Lo anterior no implica que la conexión haya sido declarada inviable o descartada. Significa que no fue incorporada como componente del proyecto objeto de la concesión ni fue evaluada dentro de su estructuración.

Una eventual conexión futura podría ser objeto de un proceso de estructuración independiente o de la evaluación que corresponda conforme al marco jurídico aplicable. También se precisa que, los ramales o plataformas logísticas susceptibles de conectarse al corredor La Dorada – Chiriguaná podrán implementarse mediante el desarrollo de propuestas de iniciativas privadas, en las que el sector privado desarrolla la infraestructura y articula el diseño y construcción con el concesionario encargado de la administración y con la ANI.

- No se cuenta con un valor oficial o técnicamente sustentado para una eventual conexión ferroviaria con Puerto Voluntad.

  La razón es que dicho tramo no formó parte de las obras estructuradas para la concesión y, por tanto, la documentación disponible no contiene los estudios, diseños, cantidades de obra, presupuesto, análisis predial ni demás insumos necesarios para establecer su costo.

  En consecuencia, no resulta técnicamente procedente suministrar una cifra como valor estimado del tramo con base en la información de la estructuración de la concesión, toda vez que cualquier valor que se indique sin contar con los estudios correspondientes tendría carácter meramente indicativo y podría variar sustancialmente dependiendo de la alternativa de trazado y de las obras, afectaciones y condiciones que se identifiquen.

  La determinación de un costo deberá realizarse en el marco de los estudios propios de una eventual estructuración.

- En la documentación de la estructuración no se identificó una determinación técnica, jurídica, financiera, económica o social que establezca que la conexión con Puerto Voluntad deba ser descartada.

  Sin embargo, tampoco existe dentro de dicha estructuración un análisis específico que permita establecer su viabilidad o determinar las posibles restricciones asociadas con su ejecución.

  Una eventual iniciativa deberá ser objeto de los análisis correspondientes, en los que se deberán considerar, entre otros, las condiciones técnicas, prediales, ambientales, económicas, financieras, jurídicas y sociales que resulten aplicables, así como la articulación con la infraestructura férrea y portuaria existente.

Documento firmado digitalmente
GTEC

Por tanto, no se puede afirmar que existan actualmente circunstancias que obliguen a descartar la conexión, pero tampoco es posible afirmar su viabilidad sin adelantar los análisis correspondientes.

Vale la pena reiterar que la priorización del proyecto APP La Dorada – Chiriguaná respondió a los lineamientos del Plan Maestro de Transporte Intermodal (2015) y del Plan Maestro Ferroviario (2020), enfocados en la rehabilitación de los corredores que constituyen la columna vertebral de la red férrea nacional, por su menor costo relativo de intervención y su capacidad de conectar los principales centros de producción con los puertos del país.

En consecuencia, aquellos ramales o tramos de red férrea que sean susceptibles de conectarse con la red principal del Corredor La Dorada – Chiriguaná, se podrán implementar mediante el desarrollo e iniciativa del sector privado o mediante iniciativas públicas que deberán ser priorizadas por el Ministerio de Transporte.

IV. INFRAESTRUCTURA VIAL

Para analizar la red vial nacional en Santander conviene ordenarlo en dos grandes bloques

1. Tramos concesionados
2. Tramos Contratados por obra pública.

1. TRAMOS CONCESIONADOS: En Santander a la fecha existe una histórica deuda del gobierno nacional, a través de la ANI, dado que el balance en la ejecución y desarrollo de los tramos concesionados ha sido muy pobre por no decir una señe de fracasos que han golpeado la competitividad de la región. A continuación, se relacionan los tramos concesionados:

a Concesión Ruta del Sol o Troncal del Magdalena Medio 1 y 2: Después del fracaso y escándalo de corrupción de Odebrecht, la ANI reestructuró y adjudicó dos proyectos (uno por 3.7 billones y otro por 3.6 millones aproximadamente) por concesión a la empresa KMA. Gr Ortiz, para la construcción de la calzada entre Puerto Salgar Barrancabermeja (260 kms) y Barrancabermeja - Curumaní (270 Kms), A la fecha el nivel de ejecución es del 17% y avanza satisfactoriamente.

Preguntas

¿Cuál es el nivel de avance, físico, financiero, de gestión predial de las dos concesiones? Contractualmente están previstos los Comités Técnicos ¿Quiénes conforman los Comités y cuáles son sus funciones?

Respuesta:

Documento firmado digitalmente
GTEC

Es necesario precisar que el esquema de Asociación Publico Privada – APP sobre el cual se fundamenta la estructuración de los proyectos de Quinta Generación, comprende un contrato de asignación de riesgos, como un instrumento de vinculación de capital privado, cuyo objetivo es proveer una infraestructura y sus servicios relacionados a cambio de una compensación o retribución sujeta a la disponibilidad de dicha infraestructura en condiciones de calidad y servicio.

Es así como los contratos de concesión de Quinta Generación incorporan un esquema de asignación de riesgos dentro del cual el concesionario asume el riesgo constructivo, de financiación, de administración, de operación y mantenimiento, entre otros, a cambio de una contraprestación denominada "Retribución", la cual puede contar con recursos provenientes de aportes del estado y el recaudo de peajes o, como en el caso de las iniciativas privadas, únicamente del recaudo de peajes.

Ahora bien, dado que el riesgo de construcción se encuentra en cabeza del privado, la pertinencia de la ejecución de recursos o presupuestos de inversión forma parte del modelo financiero del concesionario sobre el cual la ANI no tiene acceso o información suficiente para determinar porcentajes de avance financieros proyectados y ejecutados. Es por esto que el seguimiento que adelanta la Agencia frente a la ejecución de los proyectos se basa en la información suministrada únicamente por el Plan de Obras y el seguimiento de las respectivas interventorías.

De igual manera, es importante aclarar que el valor del contrato de concesión sobre la infraestructura a cargo incluye todas las obligaciones y actividades necesarias para el cumplimiento del objeto contractual, tanto en la Etapa Preoperativa como en la Etapa de Operación y Mantenimiento, y la Etapa de reversión, así como también las labores complementarias y la asunción de los riesgos de construcción, geotécnicos, geológicos, ambientales, emergencias, de operación, administrativos, financieros y todos los demás que se desprenden de las obligaciones del Concesionario de manera global; razón por la cual, no es posible discriminar los costos por actividades ni jurisdicción territorial en los contratos de concesión, tal como sí ocurre en un contrato de obra pública.

Por otra parte, el desarrollo de los comités técnicos, son llevados a cabo por la representación de la dirección técnica y gerencial del concesionario, por la dirección técnica y gerencial de la interventoría del proyecto y por parte de la Gerencia del grupo de carreteros de la ANI al cual pertenecen los proyectos junto con los equipos de seguimiento.

Su función principal, es realizar el seguimiento técnico al alcance del proyecto teniendo en cuenta la etapa en la cual se encuentre. Para la Etapa de construcción, se hace el monitoreo y control a los avances de obra de cada una de las unidades funcionales involucrando a las diferentes áreas que tienen relación con la ejecución del proyecto: temas sociales, prediales, ambientales, entre otros, que puedan influir en la correcta ejecución de las obras. Y, por otro lado, para la Etapa de operación y mantenimiento, se realiza el seguimiento de los indicadores a niveles de servicio, disponibilidad, seguridad y calidad de la vía, lo cual se traduce en la precepción de satisfacción del

Documento firmado digitalmente
GTEC

usuario mediante la atención de incidentes, accidentes y emergencias que se puedan presentar en el corredor concesionado.

Con base en lo anterior, se da respuesta respecto a los proyectos requeridos, en los siguientes términos:

Troncal del Magdalena 1 "Puerto Salgar – Barrancabermeja":

Este proyecto se ejecuta mediante el Contrato de Concesión No. 002 de 2022 y cuyo concesionario es Autopistas Magdalena Medio S.A.S.

La firma del contrato se dio el 16 de junio de 2022 y la fecha de inicio de la fase de preconstrucción se dio el 01 de diciembre de 2022. El plazo de la etapa de construcción es de 47 meses (4 años aproximadamente). La inversión total del proyecto es de $3.764.227.149.395 a precios de diciembre de 2022.

Este proyecto actualmente se encuentra en Fase de Construcción y presenta el siguiente avance por unidad funcional con corte al 31 de agosto de 2026:

Troncal del Magdalena 1 "Puerto Salgar – Barrancabermeja"			
Unidad Funcional	**Ubicación**	**Tipo Intervención**	**% Avance Ejecutado**
UF1	El Trique – Dos y Medio	Construcción Calzada nueva, operación y mantenimiento.	45.32%
UF2	Batallón Bárbula – PR52	Construcción Calzada nueva, operación y mantenimiento.	45.67%
UF3	PR52 – Puerto Araujo	Construcción Calzada nueva, operación y mantenimiento.	14.16%
UF4	Puerto Araujo – Cimitarra	Construcción calzada nueva, operación y mantenimiento.	16.25%
UF5	Puerto Salgar – Cimitarra	Mejoramiento, Rehabilitación	6.68%
UF6	Puerto Parra – Aguas Negras	Construcción Calzada nueva, operación y mantenimiento.	46.77%
UF7	Aguas Negras – Puerto Nuevo	Construcción calzada nueva, operación y mantenimiento.	34.42%
UF8	Puerto Nuevo – PR107+000 RN4511	Construcción calzada nueva, operación y mantenimiento.	30.42%
UF9	PR107+000 RN4511 – Campo 23	Construcción calzada nueva, operación y mantenimiento.	10.18%
UF10	Campo 23 – Rancho Camacho	Construcción calzada nueva, operación y mantenimiento.	8.12%
UF11	Puerto Parra – Barrancabermeja	Mejoramiento	9.83%
UF12	Barrancabermeja – La Lizama	Construcción calzada nueva, operación y mantenimiento.	19.46%
UF13	La Lizama – Rio Sogamoso	Construcción calzada nueva, operación y mantenimiento.	30.45%
Avance General del Proyecto a 31/08/2026 = 23.08%			

Avance Gestión Predial

Documento firmado digitalmente
GTEC

El proyecto contempla una longitud efectiva total de **560,42 Km** dividida en 14 Unidades Funcionales (UF 0 a UF 13) y requiere un censo global de **828 predios**.

- **Disponibilidad Física de Corredor:**

  En Longitud: Se cuenta con 491,33 Km disponibles, lo que representa un 87,7% de disponibilidad efectiva del corredor vial.

  En Predios: Se encuentran disponibles 532 predios (64,3%), permitiendo intervenciones prioritarias en calzada existente y frentes liberados.

- **Avance en Titularidad Jurídica (Folio ANI):**

  408 predios adquiridos y registrados formalmente a nombre de la ANI (49,3% del total requerido).

  De estos predios formalizados, 355 cuentan con pagos totales cancelados (87,0% de los adquiridos).

  Restan 420 predios por adquirir e inscribir (50,7%).

- **Gestión de Notificación e Inscripción de Ofertas:**

  Existen 591 predios con oferta formal notificada e inscrita (71,4% del censo total). De estos, 417 corresponden a gestiones del Contrato 001-2010 y 174 a impulsos bajo el Contrato 002-2022.

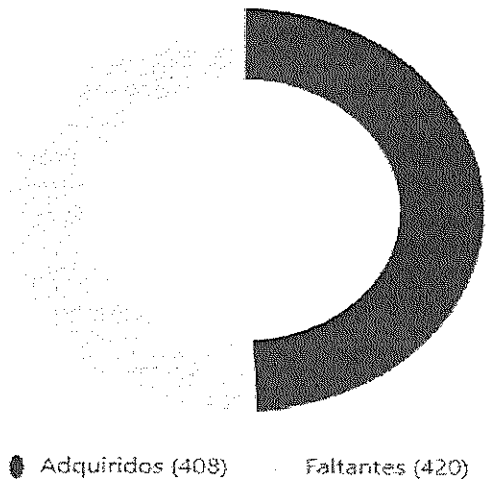
Avance global por indicador

Predios Adquiridos / Requeridos: **408 / 828** — 49.3%
Ofertas Notificadas / Requeridos: **591 / 828** — 71.4%
Longitud Efectiva Predial / Total: **491.3 / 555.4 km** — 88.4%
Adquiridos con Pago / Adquiridos: **355 / 408** — 87.0%

Documento firmado digitalmente
GTEC

Avance Global de Adquisición

Predios adquiridos vs. faltantes sobre 828 requeridos



Troncal del Magdalena 2 "Sabana De Torres - Curumaní":

Este contrato se ejecuta mediante el Contrato de Concesión 003 de 2022 y cuyo concesionario es Autopista del Río Grande S.A.S

La firma del contrato se dio el 22 de julio de 2022 y la fecha de inicio de la fase de preconstrucción (estudios y diseños) se dio el 01 de diciembre de 2022. El plazo de la etapa de construcción es de 47 meses (4 años aproximadamente). La inversión total del proyecto es de $3.640.401.125.347 a precios de diciembre de 2022.

En virtud de los plazos dispuestos en el Contrato de Concesión, a partir del 1° de diciembre de 2022 iniciaron a correr los términos para las Etapas contractuales, las cuales determinan las obligaciones de Concesionario, actualmente el proyecto se encuentra en Fase de Construcción.

Este proyecto actualmente se encuentra en Fase de Construcción y presenta el siguiente avance por unidad funcional con corte al 31 de agosto de 2026:

Troncal del Magdalena 2 "Sabana de Torres - Curumaní"			
Unidad Funcional	**Ubicación**	**Tipo Intervención**	**% Avance Ejecutado**
UF1	Rio Sogamoso – Las Pampas	Construcción calzada nueva, operación y mantenimiento.	50.18%
UF2	Las Pampas – Llano Grande	Construcción calzada nueva, operación y mantenimiento.	38.51%
UF3	Rio Sogamoso – San Alberto	Mejoramiento de la calzada actual, operación y mantenimiento.	29.30%
UF4	Sabana de Torres - Tropezón	Construcción calzada nueva, operación y mantenimiento.	53.97%
UF5	Tropezón – San Alberto	Construcción calzada nueva,	44.41%

Documento firmado digitalmente
GTEC

Troncal del Magdalena 2 "Sabana de Torres - Curumaní"			
Unidad Funcional	**Ubicación**	**Tipo Intervención**	**% Avance Ejecutado**
		operación y mantenimiento.	
UF6	La Mata - Pailitas	Construcción calzada nueva, operación y mantenimiento.	63.41%
UF7	Variante Pailitas	Construcción calzada nueva, operación y mantenimiento.	32.95%
UF8	Las Vegas - Curumaní	Construcción calzada nueva, operación y mantenimiento.	71.56%
UF9	Curumaní – San Roque	Construcción calzada nueva, operación y mantenimiento.	32.31%
UF10	La Gloria – San Roque	Mejoramiento de la calzada actual, operación y mantenimiento.	35.99%
Avance General del Proyecto a 31/08/2026 = 45.31%			

Avance Gestión Predial

El proyecto contempla una longitud efectiva total de **544,8 Km** dividida en 10 Unidades Funcionales (UF 0 a UF 10) y requiere un censo global de **1386 predios**.

- **Disponibilidad Física de Corredor:**

  En Longitud: Se cuenta con 502,62 Km disponibles, lo que representa un 92% de disponibilidad efectiva del corredor vial.

  En Predios: Se encuentran disponibles 1111 predios (80%), permitiendo intervenciones prioritarias en calzada existente y frentes liberados.

- **Avance en Titularidad Jurídica (Folio ANI):**

  956 predios adquiridos y registrados formalmente a nombre de la ANI (68,98% del total requerido).

  De estos predios formalizados, 768 cuentan con pagos totales cancelados (55,0% de los adquiridos).

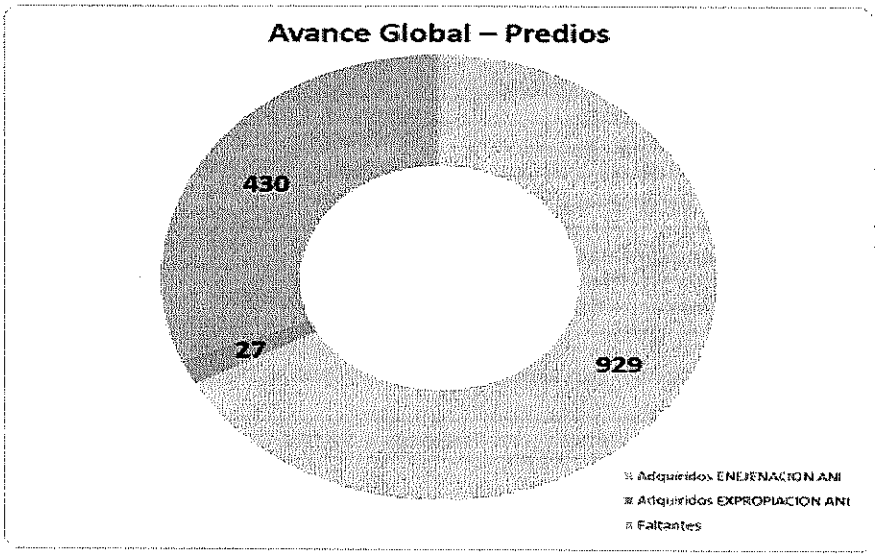
  Restan 430 predios por adquirir e inscribir (31%).

- **Gestión de Notificación e Inscripción de Ofertas:**

  Existen 1168 predios con oferta formal notificada e inscrita (84% del censo total). De estos, 935 corresponden a gestiones del Contrato 001-2010 y 233 a trámites e impulsos bajo el Contrato 002-2022.

Avance global por indicador

Documento firmado digitalmente
GTEC



b. Concesión Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó. Ruta del Cacao: Este proyecto tiene 152 kilómetros de vía, construcción de dobles calzadas, túneles, viaductos y mejoramiento de la infraestructura existente. La concesión se encuentra en operación parcial, mientras continúan las obras pendientes de la Unidad Funcional 8. Esta obra será la conexión óptima entre Bucaramanga y el Magdalena medio.

Preguntas

¿Cuál es el nivel de avance de la solución del conflicto que surgió a raíz de la ejecución de la Unidad Funcional 8? ¿Se tienen definidas las obras para la culminación de la UF 8? ¿Cuál es el valor de la inversión? ¿Cuál es el impacto de esa inversión en el plazo de la concesión o el valor de los peajes? ¿Por qué se modificó el trazado original? ¿Cuál es el cronograma detallado previsto para la culminación del proyecto?

Respuesta:

El Proyecto Bucaramanga – Barrancabermeja - Yondó, en la actualidad se encuentra en Etapa Preoperativa - Fase de Construcción, de acuerdo con lo reportado por la Interventoría del Proyecto Consorcio Consultecnicos en la plataforma ANIscopio[1]. Se cuenta con un avance de obra del 98,16% con corte al 31 de agosto de 2026, el cual se discrimina así:

[1] https://aniscopio.ani.gov.co/reportes/carreteros/proyectoDetalle/10

Documento firmado digitalmente
GTEC

UNIDAD FUNCIONAL	NOMBRE DE LA UNIDAD FUNCIONAL	LONGITUD REAL KM	TIPO INTERVENCIÓN	% AVANCE	ESTADO
UF 1*	Yondó – Puente Guillermo Gaviria – La Virgen – Rancho Camacho	10,37	Rehabilitación Calzada existente	56,00%	Pendiente: Construcción Peaje Rancho Camacho. Entrega de Infraestructura a la Concesión correspondiente a la Gran Vía Yuma
		6,6	Mantenimiento y operación		
		14,74	Mantenimiento y operación		
UF 2	Barrancabermeja – La Lizama	3,2	Rehabilitación doble Calzada existente	100%	En Operación
		26,95	Mantenimiento de la Calzada Existente		
		21,1	Construcción de la segunda calzada		
UF 3	La Fortuna – Puente La Paz – Capitancitos – Lisboa	17,93	Mejoramiento de la calzada existente,	89,63%	Pendiente: Construcción Peaje La Renta.
		13,1	Mantenimiento y Operación		
		6,53	Mantenimiento y Operación		
UF 4	La Fortuna – Puente La Paz	17,88	Construcción Segunda Calzada	100%	Pendiente: Inicio de operación Peaje La Paz.
UF 5	Puente la Paz – Santa Rosa	14,54	Construcción de vía nueva en calzada sencilla bidireccional	100%	En Operación
UF 6	Túnel La Paz	3,166	Construcción túnel	100%	En Operación
		0,18	Construcción de vía nueva en calzada sencilla bidireccional		
UF 7	Río Sucio - Lisboa	4,87	Construcción de vía nueva en calzada sencilla	100%	En Operación
		2,196	Construcción Túnel		
UF 8	Lisboa - Portugal	6	Calzada Existente	92,33%	Pendiente: Finalización de las obras correspondientes a la Solución Definitiva de la afectación ocasionada por el deslizamiento del 01 de octubre de 2023.
		3,41	Mejoramiento de la vía existente y construcción de la segunda calzada		
UF 9*	Portugal – Lebrija	11,88	Mejoramiento de la vía existente	99,84%	Pendiente: Construcción Peaje La Angula
		11,88	construcción de la segunda calzada		

**Unidades Funcionales con Acta de Terminación Parcial*

Documento firmado digitalmente
GTEC

En cuanto a la **Unidad Funcional 8** del proyecto, es importante manifestar que a la fecha no ha finalizado, teniendo en cuenta que el Concesionario no dio cumplimiento al plazo contractual que venció el 24 de septiembre de 2021 y el correspondiente plazo de cura del 05 de abril de 2022, por lo cual, desde la Agencia se iniciaron los trámites conminatorios que resultaron en la imposición de una multa en firme al Concesionario el 17 de febrero de 2025.

De otra parte, se informa que el pasado 10 de junio de 2025 se notificó a la Agencia que el Concesionario interpuso Tribunal Internacional No. CIRD01-25-002-7075, que tiene como pretensiones, entre otros, suspender las facultades sancionatorias de la Agencia como medida de Urgencia, y dirimir la controversia relacionada con la finalización de la Unidad Funcional 8.

Es por lo anterior, que el 11 de agosto de 2025, la ANI fue notificada del Laudo Provisional proferido por el Árbitro de Urgencia dentro del trámite de medidas urgentes en el Arbitraje Internacional, donde este negó la primera solicitud de la Concesionaria consistente en ordenar a la ANI abstenerse de iniciar o continuar procedimientos sancionatorios relacionados con la no terminación de obras en la Unidad Funcional 8 o con el supuesto incumplimiento de especificaciones técnicas en el terraplén UF8V2-MI-R6.2. Sin embargo, **acogió parcialmente la segunda solicitud**, disponiendo que, en cualquier procedimiento administrativo sancionatorio fundado en dichas controversias, la ANI deberá abstenerse de imponer multas contra RDC, sin que ello le impida iniciar o continuar las etapas previas a la imposición de sanciones.

Adicionalmente, el 15 de septiembre de 2025 el Amigable Componedor convocado ante el Centro de Arbitraje, Conciliación y Amigable Composición de la Cámara de Comercio de Bogotá, en el trámite No. 152356, dispuso:

> *"**PRIMERO**: **DECLARAR** por las razones expresadas en la parte motiva que, el deslizamiento en masa que ocurrió el 1 de octubre de 2023 destruyó parcialmente las obras ya ejecutadas y las obras en construcción entre el PK100+730 y el PK100+890 de la vía nueva, cambio sustancialmente la morfología de la ladera, y también afecto la calzada entre el PR 42+475 y el PR 42+ 550 de la Ruta Nacional 6602 y la transitabilidad en esos PK, por lo que prospera parcialmente la solicitud primera de la convocatoria.*
>
> ***SEGUNDO**: **DECLARAR** que, el deslizamiento en masa que ocurrió el 1 de octubre de 2023, comenzó en una zona que no hace parte del área que debía intervenir la CONCESIONARIA para cumplir sus obligaciones en relación con la construcción de la Unidad Funcional 8 del Proyecto, por lo que prospera la solicitud segunda de la convocatoria.*
>
> ***TERCERO**: **DECLARAR** que, el deslizamiento en masa que ocurrió el 1 de octubre de 2023 es un EER en los términos de la sección 14.2 de la Parte General del Contrato, en la medida en que, por sus características y según analizo el Panel en la parte motiva, la CONCESIONARIA no estaba obligada a prever que podía ocurrir, ni podía razonablemente evitar sus efectos. Por lo*

Documento firmado digitalmente
GTEC

anterior, prospera la solicitud tercera de la convocatoria y se niegan las solicitudes 1,2,3,4 y 8 de la ANI, de conformidad con las razones expuestas en esta Decisión.

***CUARTO**: **DECLARAR** que, el EER al que se refiere el numeral anterior exime a la CONCESIONARIA, durante el Periodo Especial reconocido por esta Decisión, de cumplir las obligaciones que establece el literal r) de la sección 4.5 de la Parte General del Contrato, en la zona afectada de la Unidad Funcional 8.*

***QUINTO**: **DECLARAR** que la CONCESIONARIA queda relevada de dar cumplimiento a las obligaciones contractuales referidas al tramo comprendido entre PR42+475 y PR 42+550 de la Ruta Nacional 6602, durante el Periodo Especial reconocido por esta Decisión, según lo expuesto en la parte motiva. Por lo anterior prospera parcialmente la petición cuarta de la convocatoria y prospera parcialmente la 5 de la ANI.*

***SEXTO: DECLARAR** que debe otorgarse a la CONCESIONARIA un Periodo Especial, desde el 1 de octubre de 2023 hasta el 15 de septiembre de 2025, fecha de esta Decisión como mínimo, sin perjuicio de que las partes puedan acordar un periodo adicional al acá expresado, según lo expuesto en la parte motiva de esta Decisión. Por lo anterior prospera parcialmente la solicitud quinta de la convocatoria y parcialmente la subsidiaria de la ANI respecto de la fecha de inicio del Periodo Especial.*

***SÉPTIMO: DECLARAR** que, el Periodo Especial es aplicable a las obligaciones a cargo de la CONCESIONARIA en el tramo afectado que transcurre entre el PK100+ 730 y el PK100+890 (L=160m) de la vía nueva de la Unidad Funcional 8, pero no a las zonas adyacentes al límite de los PK (PK 100 + 455 y PK 100 +965), sobre las cuales el Panel se abstendrá de pronunciarse según lo expuesto en la parte motiva. Por lo anterior, prospera parcialmente la solicitud sexta de la convocatoria y se niega la subsidiaria de la ANI en relación con el tramo afectado.*

***OCTAVO: DECLARAR** que, la CONCESIONARIA tomo las medidas que razonablemente estaban a su alcance para mitigar los efectos del deslizamiento tanto en la vía en construcción de la Unidad Funcional 8 como en la Ruta Nacional, según lo pactado en el Contrato, por lo que prospera la solicitud séptima de la convocatoria.*

***NOVENO: DECLARAR** que la obligación contenida en el Plan de obras respecto del plazo de entrega de la Unidad Funcional 8 es exigible a la Concesión Ruta del Cacao S.A.S., aun cuando el plazo para la entrega de la UF8 se encuentre vencido desde el 05 de abril de 2022, fecha en la que termino el plazo de cura máximo otorgado para la entrega de la Unidad Funcional en mención, dentro de las condiciones establecidas en esta Decisión, especialmente las referidas al Periodo Especial. Por lo anterior, prospera parcialmente la solicitud 6 de la ANI.*

Documento firmado digitalmente
GTEC

> ***DÉCIMO: DECLARAR*** *que la CONCESIONARIA está en la obligación de cumplir con la entrega de la Unidad Funcional 8 en el Plan de Obra, pero dentro de las condiciones establecidas en esta Decisión, especialmente las referidas al Periodo Especial y sus efectos. Por lo anterior, prospera parcialmente la solicitud 7 de la ANI."*

Por consiguiente, el 13 de marzo de 2026 y luego de varias mesas de trabajo entre la Concesionaria, Interventoría y el equipo interdisciplinario de la ANI, se suscribió documento denominado ***"Acta de ampliación del Periodo Especial dentro del Evento Eximente de Responsabilidad Reconocido por El Amigable Componedor No. 152356, en desarrollo del Proyecto Concesión Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó, Contrato bajo el Esquema de APP No. 013 de 2015.",*** por medio del cual se acordó un Periodo Especial adicional al reconocido por el Amigable Componedor y el procedimiento para las actividades que permitan la Finalización y Entrega de la Unidad Funcional 8 por parte del Concesionario.

Con respecto al Plan de Obras vigente, se informa que en el Acuerdo Segundo **"PERÍODO ESPECIAL PARA TERMINAR LA UNIDAD FUNCIONAL 8"** y el Acuerdo Tercero **"TERMINACIÓN DE LA UNIDAD FUNCIONAL 8"**, contenido en el Acta correspondiente, se establecieron las actividades necesarias para la culminación de la Unidad Funcional 8 y el nuevo plazo de 36 meses contados a partir de la fecha de suscripción del acta.

En cumplimiento de lo anterior, el Concesionario remitió la documentación correspondiente el 14 de julio de 2026, la cual fue revisada y evaluada por la Interventoría del proyecto conforme a los tiempos establecidos en la Sección 6.2 (a) de la Parte General del Contrato de Concesión, la cual establece un plazo de cuarenta y cinco (45) días para efectuar su análisis, finalizando el tiempo establecido el pasado 30 de agosto de 2026.

Por lo anterior, la interventoría emitió su respectivo pronunciamiento formulando observaciones, las cuales a la fecha se encuentran en subsanación por parte del Concesionario. En consecuencia, aún no se cuenta con información definitiva que permita detallar lo requerido.

En cuanto al cambio de diseño, es importante resaltar que el Riesgo de Diseño y Construcción se encuentra a cargo del Concesionario por lo cual puede realizar las modificaciones al diseño propuesto por la Agencia, lo anterior, teniendo presente el cumplimiento del Alcance contractual y lo establecido en el Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión.

> ***c. Concesión Zona Metropolitana de Bucaramanga. Este proyecto adjudicado por la ANI en el 2006 y que fracasó, tenía por objeto construir la doble calzada al aeropuerto (única que construyó en concesionario) y la doble calzada a Lebrija y a Rionegro (La Virgen – La Cemento), además de mantener algunos tramos viales metropolitanos. Ante el fracaso nació el Convenio 1113 de 2016 mediante el cual la nación entregaba a la región, vías y peajes, para que con los recursos de***

Documento firmado digitalmente
GTEC

los peajes de Rionegro y Lebrija se terminaran las obras. Se designó a Idesan, un ente departamental que también fracasó, y posteriormente fue entregada la administración, operación y ejecución de los proyectos relacionados en el convenio Findeter, con el nombre Vías de la Cigarras. Sin embargo, a raíz de la vandalización del peaje de Rionegro las aspiraciones de ejecutar las obras que inicialmente se habían planteado en el convenio se aplazaron y a pesar de los esfuerzos de Findeter el desarrollo de este no presenta un buen balance. Por la vandalización del peaje de Rionegro, a mayo, se ha perdido de recaudar aproximadamente $200 mil millones. Actualmente, apoyados en los recursos del peaje de Lebrija se construye un par vial en la vía de Rionegro (4kms) y se adelanta la doble calzada entre la entrada al casco urbano de Lebrija y el inicio de la Concesión B/manga - Barrancabermeja.

Preguntas

De acuerdo con el Convenio, ¿cuáles son las funciones de Findeter como operador del Convenio? ¿Findeter recibe remuneración por la labor? ¿Cuál es el monto de la remuneración? ¿Cuál es el nivel de avance de las obras del Par Vial en construcción? ¿Quién era o es responsable de revisar los diseños antes de convocar la licitación? ¿Cuál era o es responsable de revisar los diseños antes de convocar la licitación? ¿Cuál era el costo inicial y cuál será el valor final? ¿A cuánto ascenderá el valor de la doble calzada La Virgen – La Cemento? ¿Cuál es el cronograma previsto para la ejecución del proyecto?

Respuesta: En relación con los interrogantes asociados a la participación, funciones y alcance de la intervención de la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. – FINDETER en el marco del Convenio Interadministrativo No. 1113 de 2016, así como a los diseños, costos y cronogramas de la obras de la doble calzada La Virgen – La Cemento, la ANI no dispone de información que permita pronunciarse sobre dichos aspectos, por tratarse de materias y aspectos que se escapan del ámbito de competencias de esta Agencia.

d. Concesión Bucaramanga - Pamplona: Este proyecto también fracasó (2016 - 2025) y a la fecha la información con la que se cuenta establece que se liquidó con una ejecución del 11% de su objeto. Esta concesión se adjudicó en el 2016 al grupo Solarte bajo el esquema de APP para optimizar y rehabilitar la vía construyendo nuevas calzadas, puentes y construir el tramo Cl - C2 (que fue el tramo más controvertido tanto técnica como socialmente) entre Florida y la vía a Cúcuta. Por diversos problemas ambientales, de licenciamiento, conflictos con los alcaldes de Florida entre otros, se decidió terminar el contrato de manera anticipada por la inviabilidad para ejecutarlo. La vía incluyendo el peaje del picacho ya retornó al Invias.

A la fecha no se ha tratado ni solicitado reestructurar el proyecto para adelantar una nueva concesión y la posibilidad de la nueva Venezuela

12

Documento firmado digitalmente
GTEC

exigiría una vía eficiente para interconectar el centro de Colombia con el vecino país. Er mi criterio, la opción de una nueva concesión, sin los errores técnicos de la anterior, es factible y una oportunidad para conectar el proyecto AVEM directamente con la salida a Pamplona arrancando del punto denominado el Buey y aprovechando la vía existente de propiedad de! municipio de Piedecuesta, pasando por el corregimiento de Sevilla. Además, ya se cuenta con la totalidad de los estudios que se habían realizado para la anterior concesión. Es una oportunidad.

Preguntas

¿Qué cifras arrojó la liquidación del contrato de esta concesión? ¿Qué destino tuvieron los recursos comprometidos, por vigencias futuras para el proyecto? ¿A cuánto ascendió la inversión realizada por el concesionario? ¿Cuál fue el alcance físico de las obras ejecutadas? ¿Es posible reestructurar una nueva concesión que no considere el tramo C1 - C2?

Respuesta:

El acta de liquidación del contrato de Concesión No. 002 de 2016, mediante el cual se ejecutaba el proyecto Bucaramanga - Pamplona se suscribió el 31 de diciembre de 2025, como consecuencia de la terminación anticipada que se suscribió el 17 de mayo de 2024.

De conformidad con lo establecido en la Sección 18.3(f) de la Parte General del Contrato de Concesión, correspondiente a las fórmulas de liquidación aplicables a la terminación anticipada del contrato en la fase de construcción, el valor de la liquidación ascendió a **Ochocientos Tres Mil Doscientos Treinta y Un Millones Treinta y Siete Mil Ochocientos Cuarenta y Siete Pesos Moneda Corriente ($803.231.037.847 M/CTE)**, monto que corresponde a las sumas no controvertidas.

Asimismo, de conformidad con la Sección 18.2(c)(ii) de la Parte General del Contrato de Concesión, los saldos existentes en el Patrimonio Autónomo del Proyecto fueron destinados al pago del valor resultante de la presente liquidación. En este sentido, los recursos comprometidos mediante vigencias futuras fueron aplicados para atender las obligaciones derivadas de dicha liquidación.

Finalmente, con base en la liquidación efectuada y atendiendo la fórmula prevista en la Sección 18.3(f) de la Parte General del Contrato de Concesión, el valor de la variable **ARh**, correspondiente a los costos incurridos por el Concesionario, asciende a **Doscientos Sesenta y Dos Mil Cuatrocientos Cincuenta y Dos Millones Ochenta y Siete Mil Seiscientos Veintinueve Pesos con Catorce Centavos ($262.452.087.629,14)**, valor calculado antes de la aplicación de las actualizaciones de capital y de la tasa de descuento real.

Documento firmado digitalmente
GTEC

Teniendo en cuenta las circunstancias que dieron lugar a la terminación anticipada es importante señalar que si bien se reportó un avance físico del 11.22%, según la información aportada por la interventoría del proyecto, ninguna unidad funcional fue terminada en su totalidad, como se muestra en el siguiente cuadro:

Unidad Funcional	Ubicación	Longitud Km	Tipo Intervención (obras relevantes)	% Avance Ejecutado
UF 1	Conectante C1 – C2	14,6	Construcción	2,74%
UF 2	Bucaramanga - Cuestaboba	64,6	Rehabilitación, mejoramiento calzado existente, construcción de tramos de tercer carril y sobreancho en curva según diseño geométrico.	23,27%
UF 3	Cuestaboba - Mutiscua	30,0	Rehabilitación, mejoramiento calzado existente, construcción de tramos de tercer carril y sobreancho en curva según diseño geométrico.	27,18%
UF 4	Mutiscua - Pamplona	25,0	Rehabilitación, mejoramiento calzado existente, construcción de tramos de tercer carril y sobreancho en curva según diseño geométrico.	23,07%

En atención a la consulta sobre el desarrollo vial en el corredor Bucaramanga – Pamplona, se precisa que el portafolio de proyectos de la Agencia no contempla actualmente trazados en proceso de estructuración integral mediante Iniciativa Pública, ni se encuentran en curso procesos de evaluación a nivel de Prefactibilidad o Factibilidad de alguna Iniciativa Privada, que incluya intervenciones en dicha zona.

No obstante, en concordancia con los principios de eficiencia y desarrollo de la infraestructura de transporte, esta Agencia manifiesta su total disposición institucional para desplegar la capacidad técnica de su equipo estructurador para adelantar las labores de revisión y trámite en caso de que se presente una nueva iniciativa privada en el marco de la Ley 1508 de 2012 y demás legislación vigente.

Ahora bien, para atender puntualmente la inquietud se aclara que para una nueva estructuración se deberían elaborar estudios y diseños que contemplen la condición mencionada en su requerimiento, para de esta manera determinar la viabilidad técnica, jurídica y financiera de un nuevo proyecto en este corredor.

Los anexos enunciados se podrán consultar en la carpeta digital que se encuentra en el siguiente enlace (se recomienda, copiar y pegar el enlace en cualquier navegador para visualizar los anexos).

14

Documento firmado digitalmente
GTEC

https://anionline-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/gcubides_ani_gov_co/IgDXK0P_-580Rar-wv5do3yoARHokVVvjDvxAgcnjvWj09I?e=0Zh7RI

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,

RICARDO AYERBE PINO
Presidente

Anexos: Enlace dispuesto en el documento.
cc:
VoBo: ALVARO AUGUSTO SALAZAR OSUNA, FREDY LEANDRO ESPEJO FANDINO G.FERREO (E), GISELLA FERNANDA BELTRAN ZAMBRANO, LILIAN TERESA RUEDA BARRIOS, RAFAEL FRANCISCO GOMEZ JIMENEZ VICE (E), DANY WILSON ORTIZ ROA 1, ANDRES MAURICIO GOMEZ MOLINA, CARLOS ALEXANDER VARGAS GUERRERO 1, JHOANA ANDREA SALOMON CASTRO VICE, JUAN CARLOS RENGIFO RAMIREZ GERENTE, RODOLFO GUTIERREZ LIZARAZO, CHAROL ANDREA GRAJALES MURILLO, DAVID JOSE SUAREZ MOGOLLON, DIEGO FERNANDO BELTRAN RINCON, LEONARDO ALVAREZ CASALLAS, LEONARDO ORTIZ MENDIETA, ADRIANA MARIA MONTANEZ SAENZ GERENTE , JAVIER JOSE VERGARA HERNANDEZ VICE, GONZALO CUBIDES SUAREZ, MARY CRUZ OROZCO CABEZA, NURY ESTHER LOGREIRA DIAZ GRANADOS VICE, RAFAEL ANTONIO DIAZ GRANADOS AMARIS Coord GIT, WILLMER YEZID LATORRE MOYA, XIOMARA PATRICIA JURIS JIMENEZ Coord GIT
Nro Rad Padre: 20264091156982
Nro Borrador: 20265000070107
GADF-F-012

Firmado Digitalmente
RICARDO AYERBE PINO PRESIDENTE
YKTH-LOAJ-OF1O-TQNE-9178-9567-3351-45
16/09/2026 09:02:15 COT -05
ANI

Comisión Tercera <comision.tercera@camara.gov.co>

Respuesta al oficio CTCP-3.3-140-C-26 con radicado ANI No. 20264091156982 - Notificación Proposición No. 007 del 25 de agosto de 2026. Citación a Debate de Control Político.

1 mensaje

Gonzalo Cubides suarez <gcubides@ani.gov.co> 16 de septiembre de 2026 a las 10:55 a.m.
Para: "comision.tercera@camara.gov.co" <comision.tercera@camara.gov.co>

Respetado Doctor, cordial saludo,

Con relación al asunto, se remite oficio de la Agencia Nacional de Infraestructura con radicado de salida No. 20265000356331. De igual manera, se remite el enlace que contiene los anexos a los que hace referencia la respuesta en mención.

https://anionline-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/gcubides_ani_gov_co/IgDXK0P_-580Rar-wv5do3yoARHokVVvjDvxAgcnjvWj09I?e=0Zh7RI

Así mismo, se informa que la misma será entregada a través de nuestros canales digitales de archivo y correspondencia.

Cordialmente,

Gonzalo Cubides suarez
Contratista
Vicepresidencia Ejecutiva
Vicepresidencia Ejecutiva
PBX: 571 - 484 8860 Ext:
Calle 24 A Nro. 59 - 42 Edificio T3 Torre 4 Piso 2
www.ani.gov.co

La información contenida en este correo electrónico es propiedad de la Agencia Nacional de Infraestructura, es confidencial y para uso exclusivo de el (los) destinatario(s). En la Agencia Nacional de Infraestructura respetamos y garantizamos que los datos personales suministrados por usted, a través de nuestros canales de comunicación, estén protegidos y no se divulgarán sin su consentimiento. Cumplimos con nuestra política de Confidencialidad y Protección de Datos. Si quiere conocerla le invitamos a consultarla aquí. Si ha recibido este mensaje por error por favor notifíquenoslo inmediatamente al remitente y no copie,

15

Imprima, distribuya ni difunda su contenido. Las opiniones, conclusiones e informaciones que no estén relacionadas directamente con el negocio de la Agencia Nacional de Infraestructura deben entenderse como personales y no están avaladas por la compañía.

20265000356331.pdf
400K