



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20235000354601**
20235000354601
Fecha: **03-10-2023**

Bogotá D.C., Colombia, 02 de octubre de 2023

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
SENADO DE LA REPÚBLICA
secretaria.general@senado.gov.co
Ciudad

**No. de radicado al que
responde: 20234091094472**

ASUNTO: Oficio de traslado MT 20231081047301. Comunicación SGE-CS-4418-2023 - Proposición No. 34 de 2023. Radicado ANI No. 20234091094472 del 25 de septiembre de 2023.

Respetado Doctor Eljach:

Con relación al radicado del asunto, mediante el cual el Ministerio de Transporte dio traslado del cuestionario de la Proposición No. 34 de 2023 presentada por el Honorable Senador Fabian Díaz Plata para debate de control político sobre el “Caso de corrupción Odebrecht, Grupo Aval y Corficolombiana”, la Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante la “ANI” o la “Agencia”) da respuesta de acuerdo con la información suministrada por las Vicepresidencias Ejecutiva, de Gestión Contractual y Jurídica, en los siguientes términos:

CUESTIONARIO MINISTERIO DE TRANSPORTE

“1. Sírvase informar en que obras civiles en el territorio nacional relacionadas con la actividad misional del Ministerio, tuvo participación Odebrecht, Constructora Norberto Odebrecht S.A., Odebrecht Latinvest Colombia S.A.S. y demás sociedades u filiales de la multinacional.”

Inicialmente, se debe resaltar que en los contratos de concesión se estipula que los concesionarios podrán subcontratar la ejecución de los respectivos contratos; sin embargo, también se prevé que los concesionarios serán los únicos responsables ante la ANI por el cumplimiento de las obligaciones contractuales. En consecuencia, la relación contractual derivada de los contratos de concesión que se establece es entre la ANI y los concesionarios, mas no con sus subcontratistas, socios o accionistas.

Sobre el particular y de manera general, es importante precisar específicamente para el modo carretero, que el Contrato de Concesión prevé que, para la ejecución de las intervenciones constructivas, el Concesionario deberá suscribir un contrato de Construcción, dentro de los plazos y condiciones previstas en el Contrato de Concesión¹. En tal sentido dichas labores, en virtud de la especialidad que representan, son ejecutadas por personas naturales o jurídicas que cumplan con

¹ Capítulo V Etapa Preoperativa – Contratos de Diseño, Construcción y Operación. Contrato de Concesión No. 004 de 2014, Proyecto Cartagena Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000354601**

20235000354601

Fecha: **03-10-2023**

un perfil específico, quienes responderán ante el Concesionario por la labor encomendada, y este a la ANI, en cumplimiento de la relación contractual que los rige. En ese orden de ideas, y a manera de ejemplo, la Sección 5.2 (c) de la Parte General de los Contratos de Concesión de cuarta generación establece que:

“(...) El Contratista (de Diseño, Construcción y Mantenimiento, según el caso) podrá ser una persona –jurídica o natural– o un consorcio, unión temporal o cualquier forma de asociación permitida por la Ley, compuesta por varias personas jurídicas y/o naturales. Tratándose del Contratista de Construcción que sea una estructura plural –según lo señalado anteriormente–, las personas que lo componen podrán de manera conjunta acreditar la experiencia solicitada en la Parte Especial declarando bajo la gravedad de juramento que la información que acreditan es veraz y que quienes acreditan experiencia tienen una participación en la estructura plural de al menos el veinticinco por ciento (25%).

(...)

En todos los casos, el Concesionario seguirá siendo el responsable frente a la ANI por la ejecución de la totalidad de las obligaciones contenidas en el presente Contrato, incluyendo, pero sin limitarse a aquellas que ejecuten los Contratistas y sus respectivos subcontratistas, y deberá mantener indemne a la ANI por incumplimientos, y demandas de los Contratistas y subcontratistas (...)²

En consonancia con lo anterior, la Sección 14.3 *Indemnidad*, de la Parte General del Contrato de Concesión, cita: *“(...) 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 subcontratistas o dependientes (...)³.*

De acuerdo con lo expuesto, es claro que la Agencia no tiene vínculo contractual, ni con los socios de las sociedades concesionarias, ni con los contratistas, ni trabajadores vinculados por cuenta del concesionario, entre ellos el consorcio constructor de los Concesionarios.

Sin perjuicio de lo anterior, a continuación, se relaciona el proyecto de la ANI en el cual tuvo participación Odebrecht, Constructora Norberto Odebrecht S.A., Odebrecht Latinvest Colombia S.A.S. y demás sociedades u filiales de la multinacional.

MODO	NOMBRE DEL PROYECTO	NOMBRE DEL CONCESIONARIO	N° DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	NOMBRES DE LOS ACCIONISTAS Y SU PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
CARRETERO	RUTA DEL SOL SECTOR 2 (Declarado Nulo y Liquidado)	CONCESIONARIA RUTA DEL SOL S.A.S.	001 DE 2010	ODEBRECHT LATINVEST COLOMBIA SAS 37% CONSTRUCTORA NORBERTO ODEBRECHT SA 25% ESTUDIOS Y PROYECTOS DEL SOL SA 33% CSS CONSTRUCTORES SA 5%

² Referencia tomada del Contrato de Concesión No. 004 de 2014, Proyecto Cartagena Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad.

³ Referencia tomada del Contrato de Concesión No. 004 de 2014, Proyecto Cartagena Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000354601**

20235000354601

Fecha: **03-10-2023**

“2. Sírvase informar en que obras civiles en el territorio nacional relacionadas con la actividad misional del Ministerio, tienen actualmente participación activa Odebrecht, Constructora Norberto Odebrecht S.A., Odebrecht Latinvest Colombia S.A.S. y demás sociedades u filiales de la multinacional.”

En la actualidad no se tienen proyectos a cargo de la ANI con participación de Odebrecht, Constructora Norberto Odebrecht S.A., Odebrecht Latinvest Colombia S.A.S. y demás sociedades u filiales de la multinacional.

“3. Sírvase informar cual es el estado de avance del Proyecto Ruta del Sol I y Ruta del Sol II.”

Dentro de las diferentes ejecuciones contractuales, se contó con el proyecto Ruta del Sol Sector 1 (Guaduas – El Korán) y Ruta del Sol sector 2 (Puerto Salgar- San Roque). Ambos proyectos concluyeron y su infraestructura fue revertida al INVIAS en su momento.

A continuación, se brinda un breve resumen de la situación actual de los proyectos mencionados:

Ruta del Sol sector 1 / Guaduas – El Korán (Terminado – En Liquidación)

El proyecto Ruta del Sol Sector 1, lo componía el tramo 1 (5 km) desde el intercambiador San Miguel hasta el portal de Entrada del túnel 8 (sin entrada a operación), el tramo 2 (2A y 2B) desde el intercambiador San Miguel hasta el intercambiador el Korán, más la variante Guaduas en calzada sencilla. En este punto, es necesario resaltar que el proyecto cumplió con el avance de construcción del 100%.

El 15 de septiembre de 2022, fue revertida la infraestructura afecta al Contrato de Concesión No. 002 de 2010 correspondiente al proyecto vial Ruta del Sol sector – 1 (en proceso de liquidación) al Instituto Nacional de Vías - INVIAS, y desde esa fecha dicha entidad se encuentra a cargo de la operación y mantenimiento del corredor vial, incluido el peaje El Korán.

Ruta del Sol Sector 2 / Puerto Salgar - San Roque (Declarado Nulo y Liquidado)

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

En atención a las medidas cautelares decretadas por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca el día 14 de septiembre de 2017, en el marco de la Acción Popular Rad 2017-00083, la Agencia comunicó a la Concesionaria Ruta del Sol Sector 2 S.A.S. la necesidad de revertir y hacer entrega a la ANI toda la infraestructura y bienes relacionados al Contrato de Concesión No. 001 de 2010. En ese sentido, la entrega de la infraestructura vial y los bienes destinados al citado Contrato se realizó el 20 de octubre de 2017 al INVIAS.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000354601**

20235000354601

Fecha: **03-10-2023**

El Contrato de Concesión No. 001 de 2010, al momento de su finalización, registró un avance general del 52% en la Troncal comprendida entre Puerto Salgar (Cundinamarca) y San Roque (Cesar). En cuanto a la Transversal Rio de Oro – Aguacalara – Gamarra, el avance general fue del 29.9%.

No obstante, desde el 01 de diciembre de 2022 parte de la infraestructura se encuentra concesionada, a través de los proyectos Troncal del Magdalena corredor C1 (Puerto Salgar-Barrancabermeja) y Troncal del Magdalena corredor C2 (Sabana de Torres-Curumaní)

Troncal del Magdalena C1 “Puerto Salgar – Barrancabermeja” y Troncal del Magdalena C2 “Sabana de Torres - Curumaní”

Es importante aclarar que el tramo vial se divide en dos concesiones: La Troncal del Magdalena C1 que abarca desde Puerto Salgar (Cundinamarca) hasta Barrancabermeja (Santander), cuyo concesionario es Autopista Magdalena Medio SAS; y la Troncal del Magdalena C2, comprendida entre Sabana de Torres (Santander) y San Roque (Curumaní Cesar), cuyo concesionario es Autopista del Rio Grande SAS.

En relación con el estado actual de los corredores viales de los proyectos Troncal del Magdalena 1 y 2, es importante señalar que, desde el inicio de los Contratos de Concesión No. 002 y 003 de 2022⁴, los concesionarios adelantaron las intervenciones prioritarias requeridas en el corredor vial. Además, han proporcionado servicios esenciales a los usuarios, como ambulancias, grúas y asistencia en carretera.

Los concesionarios durante los primeros 180 días realizaron las actividades de intervenciones prioritarias para la puesta a punto de la Unidad Funcional Cero – UF0 –D. Esta unidad se describe en la Parte Especial, Capítulo II, Tabla de Referencias a la Parte General del Contrato, Sección 1.206, que indica lo siguiente:

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

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

⁴ Las Actas de inicio se suscribieron el 1 de diciembre de 2022 para los Contratos de Concesión No. 002 y 003 de 2022, respectivamente.



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000354601**

20235000354601

Fecha: **03-10-2023**

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

A partir del Acta de Inicio de los contratos, esto es, 1 de diciembre de 2022, los concesionarios cuentan con un plazo de doce (12) meses para desarrollar la Fase de Preconstrucción. Posteriormente dispondrán de cuarenta y siete (47) meses para la Fase de Construcción. Durante estas fases llevarán a cabo los Estudios de Detalle, así como los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico, necesarios para realizar las intervenciones definidas en el Apéndice Técnico 1. Estas intervenciones tienen como objetivo llevar el corredor vial al cumplimiento de los indicadores de operación, establecidos en el contrato de concesión. Además, los concesionarios se encargarán de la operación y mantenimiento de todo el corredor vial concesionado.

Conforme a los Contratos de Concesión 002 y 003 de 2022, la Parte Especial establece en el Capítulo V, “ETAPA PREOPERATIVA”, sección 5.2, los plazos máximos para el inicio de la operación de las unidades funcionales. Estos plazos deben ser considerados al elaborar el Plan de Obras de los proyectos.

Contrato de Concesión No. 002 de 2022

“5.2 Programación de Obras

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

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

(...)”



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
 Radicado ANI No.: **20235000354601**
 20235000354601
 Fecha: **03-10-2023**

Contrato de Concesión No. 003 de 2022

“5.2 Programación de Obras

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

Unidad Funcional	Plazo Máximo de Ejecución
1	33 MESES
2	38 MESES
3	47 MESES
4	14 MESES
5	19 MESES
6	11 MESES
7	20 MESES
8	9 MESES
9	17 MESES
10	24 MESES

(...).”

Fechas importantes para los contratos:

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

Villeta - Guaduas – El Korán (En Estructuración)

Este proyecto se encuentra en etapa de estructuración, para ello la Agencia suscribió el contrato de consultoría VE-489-2021, con el cual se desarrolla una “consultoría especializada para realizar la actualización, complementación y validación de los estudios y diseños -a nivel de factibilidad-, de la estructuración integral (técnica, jurídica, financiera, administrativa, contable, predial, ambiental, social y de riesgos) del corredor Bogotá-Villeta-El Korán y Guaduas-Puerto Bogotá”.

El alcance de los estudios y diseños a nivel de factibilidad para la futura concesión contempla la construcción en doble calzada del tramo de aproximadamente 18 km faltantes entre Villeta-Guaduas; la rehabilitación, operación y mantenimiento del tramo Guaduas - El Korán de aproximadamente 59 km (y de los aproximadamente 5 km construidos en doble calzada del tramo nuevo entre Villeta y Guaduas), y el mejoramiento de aproximadamente 4 km dentro del tramo Guaduas - El Korán.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000354601**

20235000354601

Fecha: **03-10-2023**

Los estudios y diseños a nivel de factibilidad fueron entregados por el consultor, atendiendo las observaciones presentadas por la Interventoría y la ANI. Así mismo, el 15 de septiembre del presente año se radicó ante el Ministerio de Transporte bajo el número de radicado ANI 20232000334611 y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público bajo el número de radicado ANI 20232000334601, para dar inicio a la etapa de aprobaciones de ley.

Una vez se surta el trámite ante las entidades mencionadas, se continuará con la radicación ante el Departamento Nacional de Planeación - DNP, entre otros. Así las cosas, en cuanto se supere esta etapa y se cuente con las aprobaciones, se iniciará el proceso de contratación del Contrato de Concesión bajo el Esquema de APP, según corresponda.

“4. Sírvase informar cuanto podría costar la terminación del Proyecto Ruta del Sol I y Ruta del Sol II.”

Como se mencionó anteriormente, los proyectos Ruta del Sol sector 1 y Ruta del Sol sector 2 ya terminaron. Actualmente, nos referimos a los corredores denominados: Villeta – Guaduas – El Korán (En Estructuración); Troncal del Magdalena C1 (Puerto Salgar - Barrancabermeja), y Troncal del Magdalena C2 (Sabana de Torres– San Roque).

Troncal del Magdalena C1 “Puerto Salgar – Barrancabermeja”

El Contrato de Concesión No. 002 de 2022 en la Parte Especial numeral 3.4 establece el valor del contrato equivalente a \$3.764.227.149.395 pesos de diciembre de 2020.

Troncal del Magdalena C2 “Sabana de Torres - Curumani”

El Contrato de Concesión No. 003 de 2022 en la Parte Especial numeral 3.4 establece el valor del contrato equivalente a \$3.640.401.125.347 pesos de diciembre de 2020.

Villeta – Guaduas – El Korán (En Estructuración)

Desde la Vicepresidencia de estructuración se informa que actualmente se encuentra en ejecución el contrato VE-489-2021, el cual tiene por objeto desarrollar una “CONSULTORÍA ESPECIALIZADA PARA REALIZAR LA ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN Y VALIDACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS -A NIVEL DE FACTIBILIDAD-, DE LA ESTRUCTURACIÓN INTEGRAL (TÉCNICA, JURÍDICA, FINANCIERA, ADMINISTRATIVA, CONTABLE, PREDIAL, AMBIENTAL, SOCIAL Y DE RIESGOS) DEL CORREDOR BOGOTÁ-VILLETA-EL KORÁN Y GUADUAS-PUERTO BOGOTÁ”.

El alcance de los estudios y diseños a nivel de factibilidad para la futura concesión contempla la construcción en doble calzada del tramo de aproximadamente 18 km faltantes entre Villeta-Guaduas; la rehabilitación, operación y mantenimiento del tramo Guaduas - El Korán de aproximadamente 59 km (y de los aproximadamente 5 km construidos en doble calzada del tramo nuevo entre Villeta y Guaduas), y el mejoramiento de aproximadamente 4 km dentro del tramo Guaduas - El Korán.

Estos tramos hicieron parte del Contrato de Concesión No. 002 de 2010 suscrito entre el Consorcio Vial Helios y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI cuyo objeto fue: “OTORGAMIENTO DE UNA CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA PARA QUE DE CONFORMIDAD CON LO PREVISTO EN



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000354601**

20235000354601

Fecha: **03-10-2023**

EL NUMERAL 4 DEL ARTÍCULO 32 DE LA LEY 80 DE 1993, EL CONCESIONARIO, POR SU CUENTA Y RIESGO, ELABORE LOS DISEÑOS, FINANCIÉ, OBTenga LAS LICENCIAS AMBIENTALES Y DEMÁS PERMISOS, ADQUIERA LOS PREDIOS, CONSTRUYA, OPERE Y MANTENGA EL TRAYECTO COMPRENDIDO ENTRE TOBIAGRANDE / VILLETA – EL KORÁN SECTOR 1 DEL PROYECTO RUTA DEL SOL, EN ADELANTE EL “SECTOR”. Este contrato se terminó el 15 de septiembre de 2022 y las obras ejecutadas y el inventario de todos sus bienes fueron revertidos y entregados al Instituto Nacional de Vías en la misma fecha.

Cabe anotar que los estudios y diseños del contrato VE-489-2021 son a nivel de factibilidad, por lo cual es pertinente advertir que, como resultado de la ejecución de este contrato de consultoría, se determinan condiciones que pueden variar en el momento en que se adjudique el contrato de concesión para este proyecto, dada la realización por parte del futuro concesionario de los estudios y diseños fase III o de detalle.

De igual manera, los componentes de CAPEX y OPEX que resulten de la estructuración de este proyecto son susceptibles de variación hasta el momento en que se generen las aprobaciones de ley, y hacen parte del modelo financiero, el cual goza de reserva legal y es el marco de referencia respecto de las variables financieras iniciales de cada proyecto, por lo que de su confidencialidad depende la correcta adjudicación de los proyectos y la eficacia del negocio financiero.

Teniendo en cuenta lo anterior, no es posible compartir la información relacionada con los costos del proyecto en estructuración.

“5. Sírvase informar jurídicamente en qué estado está el Proyecto Ruta del Sol I y Ruta del Sol II.”

Ruta del Sol sector 1

El proyecto Ruta del Sol sector 1, correspondiente al contrato de concesión No. 002 de 2010, terminó debido al vencimiento del plazo contractual, de acuerdo con el Otrosí No.16 y la infraestructura fue revertida al INVIAS del 15 de septiembre de 2022. Actualmente se encuentra en la fase de liquidación.

Ruta del Sol sector 2

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

“6. Sírvase informar que entidad se encuentra a cargo del mantenimiento del Proyecto Ruta del Sol I y Ruta del Sol II.”

Ruta del Sol sector 1 (Terminado – En Liquidación)

De acuerdo con lo mencionado en el punto 3 del presente documento, el proyecto Ruta del Sol sector 1 (Guaduas – El Korán), fue revertido al INVIAS el 15 de septiembre de 2022; por lo tanto, el mantenimiento del mismo está desde esa fecha a cargo de dicha entidad.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000354601**

20235000354601

Fecha: **03-10-2023**

Ruta del Sol sector 2 (Terminado, Revertido y Liquidado)

Como se mencionó en el punto 3 del presente documento, el proyecto Ruta del Sol sector 2 (Puerto Salgar – San Roque) fue revertido al INVIAS el 20 de octubre de 2017. Desde esa fecha y hasta el 01 de diciembre de 2022, estuvo bajo la responsabilidad de dicha entidad. A partir de entonces, los segmentos descritos a continuación pasaron a estar a cargo de la ANI, bajo el esquema de concesión, con los siguientes concesionarios:

- Troncal del Magdalena C1: Puerto Salgar - Barrancabermeja, Contrato de Concesión No. 002 de 2022 a cargo del Concesionario Autopista Magdalena Medio SAS.
- Troncal del Magdalena C2: Sabana de torres – Curumaní, Contrato de Concesión No. 003 de 2022 a cargo del Concesionario Autopista del Rio Grande SAS.

“7. Sírvase informar en qué estado físico se encuentra el Proyecto Ruta del Sol I y Ruta del Sol II.”

Ruta del Sol sector 1

Al momento de terminación del proyecto el 15 de septiembre de 2022, el proyecto había sido ejecutado en su totalidad, de conformidad con las obligaciones contractuales establecidas en el contrato y sus modificatorios.

Sin embargo, por ser competencia del INVIAS, se remitió su solicitud mediante comunicado ANI No. 20235000351281 de 28 de septiembre de 2023.

Ruta del Sol Sector 2

Como se mencionó anteriormente, el proyecto fue revertido al INVIAS el 20 de octubre de 2017. Sin embargo, desde el 1 de diciembre de 2022, los siguientes corredores pasaron a estar a cargo de dos concesiones, y cuyo estado se describe más adelante.

Troncal del Magdalena C1 “Puerto Salgar – Barrancabermeja”

El Contrato de Concesión No. 002 de 2022, actualmente se encuentra en fase de preconstrucción cuya duración es de 12 meses a partir de la suscripción del Acta de Inicio, esto es, 1 de diciembre de 2022, como se ha indicado anteriormente, durante esta fase el Concesionario Autopista Magdalena Medio SAS adelantó las intervenciones prioritarias al corredor para el cumplimiento de los indicadores mínimos de puesta a punto en la Unidad Funcional 0 (UF0), correspondientes a tapahuecos, sello de fisuras, señalización vial, entre otros, que a la fecha han sido cumplidos y verificados por la interventoría del proyecto Restrepo y Uribe SAS, igualmente desde el inicio del contrato el Concesionario presta los servicios de grúa, ambulancia, carro taller, vehículos de inspección, destinados a la prestación de servicios a los usuarios del corredor vial.

Troncal del Magdalena C2 “Sabana de Torres - Curumaní”



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000354601**

20235000354601

Fecha: **03-10-2023**

El Contrato de Concesión No. 003 de 2022, actualmente, se encuentra en fase de preconstrucción cuya duración es de 12 meses a partir de la suscripción del Acta de Inicio, esto es, el 1 de diciembre de 2022, como se ha indicado anteriormente, durante esta fase el concesionario Autopista del Rio Grande SAS adelantó las intervenciones prioritarias al corredor para el cumplimiento de los indicadores mínimos de puesta a punto en la Unidad Funcional 0 (UF0), correspondientes a tapahuecos, sello de fisuras, señalización vial, entre otros, que a la fecha han sido cumplidos y verificados por la interventoría del proyecto Consorcio Concesiones por Colombia, igualmente desde el inicio del contrato el concesionario presta los servicios de grúa, ambulancia, carro taller, vehículos de inspección, destinados a la prestación de servicios a los usuarios del corredor vial.

“8. Sírvase informar cuánto costaría la rehabilitación de lo ya entregado y en estado de deterioro en el Proyecto Ruta del Sol I y Ruta del Sol II.”

Inicialmente, 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.

Ruta del Sol sector 1

Respecto a la vía Guaduas – el Korán, se remitió al INVIAS su solicitud mediante radicado ANI No. 20235000351281 de 28 de septiembre de 2023.

Desde la Vicepresidencia de estructuración se informa que actualmente se encuentra en ejecución el contrato VE-489-2021, el cual tiene por objeto desarrollar una “CONSULTORÍA ESPECIALIZADA PARA REALIZAR LA ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN Y VALIDACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS -A NIVEL DE FACTIBILIDAD-, DE LA ESTRUCTURACIÓN INTEGRAL (TÉCNICA, JURÍDICA, FINANCIERA, ADMINISTRATIVA, CONTABLE, PREDIAL, AMBIENTAL, SOCIAL Y DE RIESGOS) DEL CORREDOR BOGOTÁ-VILLETA-EL KORÁN Y GUADUAS-PUERTO BOGOTÁ”.

El alcance de los estudios y diseños a nivel de factibilidad para la futura concesión contempla la construcción en doble calzada del tramo de aproximadamente 18 km faltantes entre Villeta-Guaduas; la rehabilitación, operación y mantenimiento del tramo Guaduas - El Korán de aproximadamente 59 km (y de los aproximadamente 5 km construidos en doble calzada del tramo nuevo entre Villeta y Guaduas), y el mejoramiento de aproximadamente 4 km dentro del tramo Guaduas - El Korán.

Estos tramos hicieron parte del Contrato de Concesión No. 002 de 2010 suscrito entre el Consorcio Vial Helios y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI cuyo objeto fue: “OTORGAMIENTO DE UNA CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA PARA QUE DE CONFORMIDAD CON LO PREVISTO EN EL NUMERAL 4 DEL ARTÍCULO 32 DE LA LEY 80 DE 1993, EL CONCESIONARIO, POR SU CUENTA Y RIESGO, ELABORE LOS DISEÑOS, FINANCIERE, OBTenga LAS LICENCIAS AMBIENTALES Y DEMÁS PERMISOS, ADQUIERA LOS PREDIOS, CONSTRUYA, OPERE Y



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000354601**

20235000354601

Fecha: **03-10-2023**

MANTENGA EL TRAYECTO COMPRENDIDO ENTRE TOBIAGRANDE / VILLETA – EL KORÁN SECTOR 1 DEL PROYECTO RUTA DEL SOL, EN ADELANTE EL “SECTOR”. Este contrato se terminó el 15 de septiembre de 2022 y las obras ejecutadas y el inventario de todos sus bienes fueron revertidos y entregados al Instituto Nacional de Vías en la misma fecha.

Cabe anotar que los estudios y diseños del contrato VE-489-2021 son a nivel de factibilidad, por lo cual es pertinente advertir que, como resultado de la ejecución de este contrato de consultoría, se determinan condiciones que pueden variar en el momento en que se adjudique el contrato de concesión para este proyecto, dada la realización por parte del futuro concesionario de los estudios y diseños fase III o de detalle.

De igual manera, los componentes de CAPEX y OPEX que resulten de la estructuración de este proyecto son susceptibles de variación hasta el momento en que se generen las aprobaciones de ley, y hacen parte del modelo financiero, el cual goza de reserva legal y es el marco de referencia respecto de las variables financieras iniciales de cada proyecto, por lo que de su confidencialidad depende la correcta adjudicación de los proyectos y la eficacia del negocio financiero.

Teniendo en cuenta lo anterior no se comparte la información relacionada con los costos del proyecto en estructuración.

Ruta del Sol Sector 2

De acuerdo con lo manifestado a lo largo del documento, el contrato fue declarado nulo y liquidado, por parte del Tribunal arbitral convocado por la Concesionaria Ruta del Sol S.A.S. hoy en liquidación, mediante Laudo arbitral de 6 de agosto de 2019, por lo que se entrega información de los actuales corredores concesionados, descritos más adelante.

Troncal del Magdalena C1 “Puerto Salgar – Barrancabermeja”

Conforme se ha indicado anteriormente, a la fecha el Concesionario Autopista Magdalena Medio SAS adelantó la ejecución de las intervenciones prioritarias establecidas para realizar en los primeros 180 días cumpliendo con los indicadores mínimos establecidos en el contrato de concesión, de acuerdo con la verificación realizada por parte de la interventoría del proyecto.

Así mismo, se reitera la respuesta del punto 4, en cuanto a que el Contrato de Concesión No. 002 de 2022 en la Parte Especial numeral 3.4 establece el valor del contrato equivalente a \$3.764.227.149.395 pesos de diciembre de 2020.

Troncal del Magdalena C2 “Sabana de Torres - Curumani”

Conforme se ha indicado anteriormente, a la fecha el Concesionario Autopista del Rio Grande SAS adelantó la ejecución de las intervenciones prioritarias establecidas para realizar en los primeros 180 días cumpliendo con los indicadores mínimos establecidos en el contrato de concesión, de acuerdo con la verificación realizada por parte de la interventoría del proyecto.

Así mismo, se reitera la respuesta del punto 4, en cuanto a que el Contrato de Concesión No. 003 de 2022 en la Parte Especial numeral 3.4 establece el valor del contrato equivalente a \$3.640.401.125.347 pesos de diciembre de 2020.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20235000354601**
20235000354601
Fecha: **03-10-2023**

“9. Sírvase informar que acciones legales se están adelantando en contra de Odebrecht y sus filiales con respecto al incumplimiento presentado en los proyectos Ruta del Sol I y Ruta del Sol II.”

Ruta del Sol Sector 1

Al respecto, es importante aclarar que la firma Odebrecht y sus filiales, no hicieron parte de los consorciados del proyecto Ruta del sol sector 1 (Guaduas – El Korán).

Ruta del Sol Sector 2

Respecto al proyecto Ruta del Sol Sector 2 (Contrato 001 de 2010), se tienen las siguientes acciones adelantadas por la ANI:

1. PROCESO DE REPARACIÓN DIRECTA

En cuanto a las acciones legales iniciadas con ocasión de la terminación del contrato de concesión por actos de corrupción y, posterior declaración de nulidad por tribunal arbitral por desviación de poder, se tiene que la ANI presentó proceso de reparación directa que cursa en primera instancia en el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, identificado con número de radicación, 25000233600020190001600; con el que se pretende indemnización de perjuicios causados a la ANI con ocasión de la terminación anticipada del Contrato de Concesión N° 001 de 2010, en una cuantía de \$ 13,100,082,799.

A la fecha el proceso se encuentra en etapa de pruebas, la cual está programada para el próximo 25 de octubre de 2023.

2. PROCESOS PENALES

Respecto de los procesos penales que se adelantan o que están en curso, es importante hacer unas aclaraciones iniciales en aras de un mayor entendimiento. Según el artículo 250 de la Constitución Política es la Fiscalía General de la Nación la que tiene la potestad de investigar y acusar por las conductas que sean consideradas como delitos.

Así las cosas, la ANI ha estado sujeta a las acusaciones que ha presentado la Fiscalía General de la Nación. En efecto, desde el año 2019, e inclusive antes, se produjeron las primeras capturas, dentro de ellas la del señor Gabriel Ignacio García Morales, ex director del INCO y al señor José Elías Melo como ex presidente de Corficolombiana. Sin embargo, la ANI no fue notificada por lo que no se pudo hacer parte como víctima en dichos procesos ni tampoco exigir reparación alguna.

Ahora bien, en los procesos que hemos solicitado ser vinculados, el fundamento que la ANI ha esgrimido desde siempre es que el INCO, hoy ANI, es diferente de sus funcionarios o contratistas, y por tanto tenemos el deber de proteger los actos jurídicos desplegados por la Entidad por medio de acciones diferentes a la penal debido a que la acción penal en Colombia no puede dirigirse en contra de personas jurídicas, sino que se dirige a sujetos que hacen parte de aparatos organizados de poder en los cuales es difícil atribuir responsabilidad.

Así mismo se han imputado a varios particulares que prestaron sus empresas para lavar el dinero y poderlo entregar en forma de coimas. Es así como en dichos procesos la ANI se constituyó como víctima y en el proceso en contra de Federico Gaviria la ANI recibió un inmueble valorado en más



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000354601**

20235000354601

Fecha: **03-10-2023**

de 8 mil millones de pesos que figura a nombre de la Entidad. De otra parte, Gabriel Alejandro Dumar Lora pagó en títulos judiciales aun en trámite de entrega la suma de más de 200 millones de pesos. Esto se logró antes del año 2020. El proceso se adelantó bajo el radicado: 110016000000202000160 (516-7).

En similar sentido se recibieron disculpas públicas del señor Otto Bula (quien reintegró una suma de dinero de más de 8 mil millones de pesos, a la Fiscalía en un Preacuerdo celebrado). También se recibieron disculpas públicas de las siguientes personas: Gustavo Adolfo Torres Forero, Gabriel Alejandro Dumar Lora, Federico Gaviria, Eduardo José Zambrano. Dentro del proceso seguido en contra del señor Luis Fernando Andrade por el Contrato Ruta del Sol 2, la ANI se constituyó como víctima y se está a la espera de la terminación de la práctica de pruebas de la defensa. Al respecto, se informa que ciudadanos brasileiros convocados a rendir testimonio en este caso no rindieron testimonio debido a que no fue posible para Fiscalía traerlos al juicio.

Desde el 2020 la Fiscalía General de la Nación ha hecho imputaciones, pedido preclusiones (a las que la ANI se opuso y los jueces en tres ocasiones dieron la razón a la ANI, es el caso de las peticiones de preclusión hechas por la Fiscalía en el caso seguido en contra de Natalia Izasa Velásquez, Gilberto Saldarriaga, y Gilberto Ramirez Varela, quienes ahora serán acusados), pero realmente no se cuenta con decisiones para destacar. En efecto dentro de una de las macro imputaciones contra particulares dentro del caso 110016099095201800023, una de estas personas en virtud de un principio de oportunidad reintegró a la ANI la suma de 100 millones de pesos, no obstante, por incumplimiento en las condiciones del principio de oportunidad la Fiscalía revocó dicho beneficio y ha seguido el proceso en contra de esa persona que reparó de manera anticipada a la ANI.

Para el caso de Corficolombiana, la ANI, una vez escuchó por los medios de comunicación que se había aceptado responsabilidad en sobornos procedió a remitir un derecho de petición preguntando sobre procesos en contra de directivos y funcionarios con miras a constituirnos como víctimas y la respuesta fue:

“Con relación al numeral 1 º, respecto de si "se adelantan procesos en contra de integrantes de Corficolombiana, Episol S.A. como integrantes del Consorcio Ruta del Sol S.A.S. ", de manera atenta se informa que a la fecha no se adelantan procesos en contra de estos integrantes; se investigó, procesó y condenó al señor Jose Elías Melo, presidente de Corficolombiana, por los delitos de cohecho por dar y ofrecer e interés indebido en la celebración de contratos". De otra parte, Fiscales del Grupo de Tareas Especiales para el Caso Odebrecht, archivaron por no encontrarse elementos materiales probatorios y evidencia en contra, investigaciones de personas relacionadas con el Grupo Aval - Corficolombiana - Episol, esto es, respecto de los señores Luis Carlos Sarmiento Gutiérrez, Diego Fernando Solano Saravia, Maria Victoria Guarín Vanegas, Gustavo Ramirez Galindo, Juan Manuel Barraza y Mauricio Millán; en caso de sobrevenir nuevos elementos materiales probatorios, la indagación se reanudará mientras no se haya extinguido la acción penal”

Finalmente, se informa que desde el mes de mayo se solicitó a la ANDJE llevar la representación de algunos de los procesos penales relacionados con Odebrecht, razón por la cual la ANI actualmente solo tiene participación en el proceso en contra del señor Luis Fernando Andrade Moreno adelantado bajo el radicado: 11001-6000000-2017-02171-01 (4549).



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000354601**

20235000354601

Fecha: **03-10-2023**

En suma, la ANI ha sido reconocida como víctima en los procesos en los cuales ha sido convocada por la Fiscalía General de la Nación, se han recibido reparaciones de dinero y de carácter moral y se espera continuar participando activamente con la finalidad de conocer la verdad.

“10. Sírvase informar en que obras civiles en el territorio nacional relacionadas con la actividad misional del Ministerio, tuvo participación el Grupo Aval y su filial Corficolombiana.”

Teniendo en cuenta la respuesta general del numeral 1 del presente oficio, se relacionan los proyectos de la ANI en los cuales tuvo participación el Grupo Aval, Corficolombiana y/o sus filiales.

MODO	NOMBRE DEL PROYECTO	NOMBRE DEL CONCESIONARIO	N° DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	NOMBRES DE LOS ACCIONISTAS Y SU PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
CARRETERO	RUTA DEL SOL SECTOR 2	CONCESIONARIA RUTA DEL SOL S.A.S.	001 DE 2010	ODEBRECHT LATINVEST COLOMBIA SAS 37% CONSTRUCTORA NORBERTO ODEBRECHT SA 25% ESTUDIOS Y PROYECTOS DEL SOL SA 33% CSS CONSTRUCTORES SA 5%

“11. Sírvase informar en que obras civiles en el territorio nacional relacionadas con la actividad misional del Ministerio, tienen actualmente participación activa el Grupo Aval y su filial Corficolombiana.”

Teniendo en cuenta la respuesta general del numeral 1 del presente oficio, se relacionan los proyectos de la ANI en los cuales tiene participación el Grupo Aval, Corficolombiana y/o sus filiales en la actualidad.

MODO	NOMBRE DEL PROYECTO	NOMBRE DEL CONCESIONARIO	N° DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	NOMBRES DE LOS ACCIONISTAS Y SU PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
CARRETERO	IP - CHIRAJARA - FUNDADORES (BOGOTÁ - VILLAVICENCIO)	CONCESIONARIA VIAL ANDINA S.A.S.	005 DE 2015	COLOMBIANA DE LICITACIONES Y CONCESIONES S.A.S – CONCECOL.S.A.S. - 75% ESTUDIOS Y PROYECTOS DEL SOL S.A.S. - EPISOL S.A.S. - 25%
CARRETERO	FONTIBÓN - FACATATIVÁ - LOS ALPES	CONCESIONES CCFC S.A.S.	937 DE 1995	PROYECTOS E INFRAESTRUCTURA S.A. 100%
CARRETERO	AUTOPISTA CONEXIÓN PACIFICO 1	CONCESIONARIA VIAL DEL PACÍFICO S.A.S.	007 DE 2014	Proyectos del Sol S.A.S. EPISOL S.A.S. (0.001%), Proyectos y Desarrollos Viales del Pacífico S.A.S – PRODEPACIFICO S.A.S (89.89%), CFC-SK-COV COVIPACI Colombia S.A.S (9.50%), CFC-SK-COV SPAIN COVIPACI S.L.



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
 Radicado ANI No.: **20235000354601**
 20235000354601
 Fecha: **03-10-2023**

				(0.60%), CFC-SK-COV EL DORADO LATAM FUND L.P. (0.001%)
CARRETERO	VILLAVICENCIO-YOPAL	CONCESIONARIO VAL DEL ORIENTE S.A.S. - Covioriente	010 DE 2015	CONCECOL S.A.S 90.89% EPIANDES S.A.S 9.11%
CARRETERO	MULALÓ – LOBOGUERRERO	CONCESIONARIA NUEVA VÍA AL MAR S.A.S.	001 DE 2015	ESTUDIOS PROYECTOS E INVERSIONES DE LOS ANDES S.A.S. - EPIANDES S.A.S - 25% PRODEVIMAR S.A.S. (CESIÓN APROBADA EL 7 DE DICIEMBRE DE 2017) - 75%
CARRETERO	BOGOTÁ - VILLAVICENCIO	CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A.S.	444 DE 1994 Y SU ADICIONAL NO 1 DE 2010	EPIANDES S.A. - 59.32% ABERTIS INFRAESTRUCTURA - 40% CORPORACIÓN FINANCIERA COLOMBIANA 0.25% CONCECOL LTDA - 0.25% RENDIFIN S.A. - 0.18%
AEROPORTUARIO	AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGÓN	SOCIEDAD CONCESIONARIA AEROCALI S.A.	058-CON-2000	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL S.A. - 50% CORPORACIÓN FINANCIERA COLOMBIA S.A. - 50%

“12. Sírvase informar cuales obras civiles relacionadas con la actividad misional del Ministerio, con participación activa el Grupo Aval y su filial Corficolombiana, han presentado fallas en sus diseños o en sus estructuras.”

IP Chirajara - Fundadores (Bogotá - Villavicencio)

El 9 de junio de 2015 se suscribió entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la sociedad CONCESIONARIA VIAL ANDINA S.A.S. – COVIANDINA, el Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 005 de 2015 para la ejecución de “Estudios, diseños, financiación, construcción, operación, mantenimiento, gestión social, predial y ambiental de una nueva calzada entre Chirajara y la intersección Fundadores, y el mantenimiento y la operación de todo el corredor Bogotá – Villavicencio” (Sección 3.2. (a) Parte Especial).

A la fecha, las obras del proyecto IP Chirajara – Fundadores han sido ejecutadas en su totalidad y no han presentado fallas en sus diseños o estructuras, lo cual se puede evidenciar en los informes periódicos de la interventoría del proyecto ejercida por el CONSORCIO METROANDINA en virtud del Contrato No. 365 de 2015. En concordancia con lo anterior, en el último informe mensual de interventoría correspondiente al mes de agosto de 2023, se indica para los indicadores de Índice de Estado (E2 “Ahuellamiento”, E3 “Fisuras”, E23 “Grietas”, E1 “Rugosidad-IRI”, E7 “Hundimientos”), E13 “Barreras y elementos de contención”, E15 “Puentes y Estructuras” y E18 “Estado de Elementos Estructurales” que el estado de las estructuras es bueno y no presenta afectaciones.



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
 Radicado ANI No.: **20235000354601**
 20235000354601
 Fecha: **03-10-2023**

Bogotá (Fontibón) - Facatativá - Los Alpes

A la fecha, no se ha recibido reporte de fallas en los diseños o estructuras de las obras que han sido ejecutadas en el proyecto Bogotá (Fontibón) - Facatativá - Los Alpes. El Proyecto se encuentra en Etapa de Operación y mantenimiento, la cual se estima que finalice en marzo de 2024.

Las actividades de operación y mantenimiento y su registro de cumplimiento se pueden evidenciar en los informes mensuales de la interventoría del proyecto ejercida por el CONSORCIO INTERSABANA en virtud del Contrato No. VEJ-469 de 2018; el informe más reciente corresponde al Radicado 20234091057952 de 15 de septiembre de 2023 correspondiente al periodo agosto 2023, en este se indica que:

“(...) el índice de estado de 4.72 obtenido en junio de 2023, es mayor a la medición de diciembre de 2022 de 4.71, por los que se mantiene el calificativo de “Muy Bueno”.

Por lo anterior, se puede afirmar que la vía se encuentra en buenas condiciones, cumpliendo lo establecido en el Reglamento de Operación en su Numeral 9 - Condiciones del Pavimento, el cual obliga a tener un Índice de estado no menor a cuatro (4).”

Autopista Conexión Pacífico 1

El proyecto Autopista Conexión Pacífico 1 presenta el avance planeado y ejecutado para cada unidad funcional con fecha de corte al 31 de agosto de 2023, según el plan de obras vigente:

UNIDAD FUNCIONAL	FECHAS ACTUALES		AVANCE		Observaciones
	FECHA DE	FECHA DE	PROGRAMADO	EJECUTADO	
	INICIO	FIN			
UF 1 K0+000 al K8+088 y K10+756 a K13+540 calzada izquierda - K0+000 al K8+091 y K10+151 a K13+540 calzada derecha	10/05/18	11/04/23	88%	92%	Acta de terminación parcial K 0+000 al K5+520 suscrita el 31 de mayo de 2021. En construcción. En plazo de cura por no finalizar las intervenciones en los términos del Otrosí No. 10.
UF-1 Sinifaná		18/05/2026*	0%	0%	En estudio y diseños de la solución.
UF 2	9/06/18	19/07/23	100%	99%	En Construcción. En plazo de cura por no finalizar las intervenciones en el plazo establecido en el plan de obra.
UF 3	9/06/18	31/08/22	100%	100%	Acta de Terminación Definitiva suscrita el 31 de agosto de 2022.



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
 Radicado ANI No.: **20235000354601**
 20235000354601
 Fecha: **03-10-2023**

UF 4. K26+600 a 27+750, K28+150 a K29+380 y K30+468 a K32+082 calzada izquierda. - K26+600 a 27+750, K28+200 a K29+430 y K30+508 a K32+0142 calzada derecha	8/01/19	7/02/23	93%	94%+	Acta de Terminación Definitiva suscrita el 04 de julio de 2023 en los términos del Otrosí No. 10 al Contrato de Concesión. En Operación
UF-4 Paso Nivel		18/05/2026**	0%	17% +incluye este avance	En construcción. Sin cumplimiento de requisitos de acta de inicio
TOTAL			95%	96%	

* Sinifaná: Sin fecha de inicio. Supeditado a definición de estudios y diseños

** Paso Nivel: Sujeto a cumplimiento de condiciones del Otrosí No. 1

Como se puede observar actualmente se encuentran en curso dos periodos de cura por la no entrega de las Intervenciones en los plazos establecidos según las disposiciones del Contrato de Concesión. No obstante, las obras construidas que se han entregado a la fecha no han presentado fallas en sus estructuras.

A continuación, se exponen las principales obligaciones del Concesionario respecto a la ejecución de las actividades de obras y modificación a los diseños así como sus riesgos asociados según lo definido en el Contrato de Concesión Parte General:

(...)

4.5 Principales Obligaciones del Concesionario durante la Fase de Construcción

(...)

(b) Adelantar las Intervenciones de conformidad con lo previsto en el Contrato y sus Apéndices para lo cual deberá regirse en cuanto a tiempos de ejecución, calidades de las obras, y en general todos los aspectos técnicos, por lo dispuesto en el Contrato y sus Anexos y Apéndices y en el Plan de Obras.

(...)

(r) Entregar a satisfacción del Interventor y de la ANI las Intervenciones ejecutadas, dentro de los plazos previstos en el Plan de Obras y responder por su calidad y estabilidad en los términos previstos en el Contrato y sus Apéndices.

(...)

4.11 Especificaciones Técnicas y calidad de las Intervenciones

(...)



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000354601**

20235000354601

Fecha: **03-10-2023**

(a) *El cumplimiento de las Especificaciones Técnicas no eximirá al Concesionario del cumplimiento y de la obtención de los resultados previstos en el Contrato y sus Apéndices.*

(b) *En consecuencia, no se aceptará reclamación alguna, ni solicitud de extensión de plazos, ni solicitudes de compensaciones derivadas de insuficiencias en las Especificaciones Técnicas, pretendidas o reales, puesto que estas especificaciones son exigencias mínimas que el Concesionario deberá profundizar y mejorar en lo que resulte necesario para garantizar la obtención de los resultados previstos en el Contrato y sus Apéndices.*

(c) *La aplicación de las previsiones contenidas en los Apéndices Técnicos genera a cargo del Concesionario obligaciones de resultado y no de medio. En todo caso, las Intervenciones deberán cumplir con las Especificaciones Técnicas contenidas en dichos Apéndices, especialmente en materia de calidad, resistencia y durabilidad.*

(d) *El Concesionario, por su propia iniciativa o por solicitud del Interventor, deberá, por su cuenta y riesgo, rectificar a satisfacción de la ANI previa verificación del Interventor los errores técnicos que hubiera cometido en cumplimiento de las actividades previstas para la ejecución del Contrato.*

(...)

(e) *Durante toda la Fase de Construcción, será responsabilidad del Concesionario advertir de manera inmediata al Interventor cualquier tipo de error que detecte y consecuentemente, sin perjuicio de la aplicabilidad de las sanciones y/o garantías a que haya lugar, el Concesionario deberá corregir, revisar y arreglar cualquier desperfecto, vicio o error que se presente por su causa. En caso de que los desperfectos, vicios o errores no hubieren sido advertidos durante la Fase de Construcción, éstos deberán ser corregidos en el momento en que se identifiquen durante la Etapa de Operación y Mantenimiento y aún durante la vigencia de la póliza de estabilidad y calidad.*

(f) *Si, durante la ejecución del presente Contrato sobreviene un cambio de la Ley Aplicable que pudiese implicar a su vez un cambio en las Especificaciones Técnicas, esa modificación no le será obligatoria al Concesionario, salvo que la ANI lo requiera mediante una Notificación, en la que se indique la forma en que la ANI cubrirá los mayores costos – de ser el caso– que conlleve la ejecución del cambio en las Especificaciones Técnicas. Si las modificaciones a que se refiere esta Sección no implican mayores costos, las mismas serán de obligatorio cumplimiento para el Concesionario, sin necesidad de requerimiento alguno por parte de la ANI.*

(g) *Es responsabilidad del Concesionario detectar y corregir los errores que pudieran contener los Apéndices Técnicos, relativos tanto al cumplimiento de la normativa aplicable como en relación con la sustentabilidad de la infraestructura y la prestación de los servicios a cargo del Concesionario, en los términos de la Sección 4.12 de esta Parte General.*

(...)

6.3 *Modificaciones y adecuaciones a los diseños*

(...)



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000354601**

20235000354601

Fecha: **03-10-2023**

(b) *Salvo por las excepciones expresas del Contrato, las adecuaciones y/o modificaciones que haga el Concesionario durante la Fase de Construcción a sus propios Estudios de Detalle y/o a los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico serán a su costo y riesgo y bajo su responsabilidad, con el objeto de garantizar la obtención de los resultados exigidos en el Contrato, considerando que el Concesionario mantiene siempre la obligación de entregar las Intervenciones en los términos y condiciones establecidos en el Contrato, especialmente en los que a los resultados señalados en las Especificaciones Técnicas se refiere.*

(c) *El Concesionario dará noticia de estas adecuaciones o modificaciones al Interventor, entregándole para su análisis y observaciones, los documentos técnicos que correspondan. Así mismo, informará si las modificaciones y adecuaciones a los diseños implican un cambio en los requerimientos prediales, ya sea en términos de no necesidad frente a la identificación inicial o a la necesidad de nuevas áreas.*

(d) *El Interventor tendrá un plazo de veinte (20) Días para pronunciarse sobre las modificaciones y efectuar las recomendaciones que considere procedentes. El silencio del Interventor dentro del plazo previsto se entenderá como que no tiene comentarios, sin perjuicio de que en cualquier momento posterior tanto el Interventor como la ANI puedan hacer las observaciones correspondientes, en orden a que los Estudios de Detalle y/o a los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico permitan cumplir las obligaciones de resultado previstas en este Contrato.*

(...)"

Los riesgos están contemplados en el numeral 13.2 "Riesgos asignados al Concesionario" de la Parte General del Contrato de Concesión No. 007 de 2014, son riesgos del Concesionario la elaboración de los diseños y la ejecución de las obras en los siguientes términos:

"13.2 Riesgos asignados al Concesionario

(a) *Salvo que la Parte Especial prevea otra cosa, los siguientes son los riesgos asignados al Concesionario, además de los que le sean asignados en otras partes del Contrato (incluyendo sus Apéndices) o de los que por su naturaleza deban ser asumidos por el Concesionario:*

(...)

(vi) *Los efectos favorables o desfavorables derivados del diseño, sobre la programación de obra, sobre los costos, y/o en general sobre cualquier situación que pueda verse afectada como consecuencia de su ejecución durante cualquiera de las etapas, en los términos establecidos en el presente Contrato.*

(...)

(xii) *Los efectos desfavorables derivados de todos y cualesquiera daños, perjuicios o pérdidas de los bienes de su propiedad causados por terceros diferentes de la ANI, sin perjuicio de su facultad de exigir a terceros diferentes de la ANI la reparación o indemnización de los daños y perjuicios directos y/o subsecuentes cuando a ello haya lugar.*



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000354601**

20235000354601

Fecha: **03-10-2023**

(...)

(xiv) *En general, los efectos favorables o desfavorables de las variaciones de los componentes económicos y técnicos necesarios para cumplir con las obligaciones del Concesionario necesarias para la cabal ejecución de este Contrato, relacionadas con la consecución de la financiación, la elaboración de sus propios Estudios de Detalle y Estudios de Trazado y Diseño Geométrico, la contratación de los Contratistas, la contratación de personal, las labores administrativas, los procedimientos constructivos utilizados, los equipos y materiales requeridos, el manejo ambiental y social, el manejo del tráfico, entre otros.*

(...)

(xvi) *Los efectos favorables o desfavorables derivados del acaecimiento de eventos cubiertos por las pólizas previstas en el CAPÍTULO XII de esta Parte General.*

(...)

(xxiii) *Los efectos favorables y desfavorables derivados de las modificaciones a los diseños durante la Fase de Construcción en los términos de la Sección 6.3. de esta Parte General”*

(...)”

Villavicencio-Yopal

A la fecha el proyecto se encuentra en fase de Construcción, con un porcentaje de avance del 86.29% (con corte a 30 de septiembre de 2023). Adicionalmente, conforme lo informado por la Interventoría del proyecto en sus informes semanales y mensuales, no se han presentado fallas de estructuras construidas por el Concesionario.

Mulaló – Loboquerrero

A la fecha, en el proyecto no existen obras de infraestructura construidas; este es un proyecto Greenfield, el cual no tiene infraestructura a cargo. Actualmente, está pendiente el inicio de la Etapa de Construcción por parte de la CONCESIONARIA NUEVA VÍA AL MAR S.A.S.

Si bien el proyecto presentó retrasos en la obtención de la Licencia Ambiental, esta fue otorgada por ANLA mediante las Resoluciones No. 01429 del diecisiete (17) de agosto y No. 01989 del diez (10) de noviembre, ambas de 2021.

De otra parte, se informa que en el Tribunal de Arbitramento (agosto 2021) convocado por la concesionaria, las pretensiones principales consistieron en que se declarara causal de Terminación Anticipada del CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP No. 001 DE 2015” y en consecuencia, “Que se liquide judicialmente el CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP No. 001 DE 2015 2015.”.

Posteriormente, el diecisiete (17) de abril de 2023, el Tribunal Arbitral profirió un laudo arbitral mediante el cual negó las pretensiones de la demanda y por tanto la Concesionaria reasumiría el cumplimiento de las obligaciones contractuales que se encontraban suspendidas.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000354601**

20235000354601

Fecha: **03-10-2023**

En ese sentido la ANI, el pasado 27 de abril de 2023, ofició a la Concesionaria para la suscripción del Acta de Inicio de la Fase de Construcción, sin obtener respuesta positiva. Por lo anterior, se inició procedimiento administrativo sancionatorio contra la Concesionaria Nueva Vía al Mar S.A.S., por el presunto incumplimiento de la obligación.

Actualmente, el Concesionario radicó una nueva demanda ante el Tribunal Arbitral el pasado 21 de julio de 2023 cuyas pretensiones están enfocadas en obtener nuevas condiciones de equilibrio económico, proceso que está en curso.

Bogotá - Villavicencio

Con respecto al proyecto Bogotá - Villavicencio, dentro del alcance del Adicional No. 1 de 2010 al Contrato de Concesión No. 444 de 1994, suscrito entre el INCO (hoy ANI) y la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S. – Coviandes S.A.S., de la cual uno de sus accionistas es CORFICOLOMBIANA, se relacionan las obras civiles que han presentado fallas en sus diseños o en sus estructuras:

- Puentes atirantados Chirajara (Sector 4A – Etapa 10): Encontrándose el Contrato en ejecución, el 15 de enero de 2018 entre las 11:50 a.m. y las 12 m, mientras se adelantaban en el puente actividades de desencofre de la formaleta de la sección 13 y mantenimiento de motobomba y ascensor del puente, ocurrió el colapso de la Pila B del Viaducto Atirantado Chirajara y las dos (2) luces aledañas, la que va del estribo costado Bogotá a la pila eje B y la que avanzaba de la pila eje B hacia la pila eje C. Los estudios realizados tanto por la Interventoría⁵ como por la Concesionaria Coviandes⁶, determinaron que la causa del colapso se debió entre otras a un error de diseño.
- Túnel 13 (Sector 3A – Etapa 8) y el puente 1 Quebrada Seca (Sector 4 - Etapa 9): La Infraestructura del túnel 13 en el mes de agosto de 2018 presentó afectaciones en sus últimos 200 metros; adicionalmente con ocasión del evento ocurrido en la Meseta de Mesa Grande (km 58) entre mayo y junio de 2019 la infraestructura del túnel 13 sufrió mayores afectaciones, que no permiten su entrada en operación. También, el puente 1 Quebrada Seca (Sector 4-Etapa 9) como consecuencia de los referidos eventos, presentó colapso el día 15 de junio de 2019.

“13. Sírvase informar que acciones legales se están adelantando en contra de Grupo Aval y su filial Corficolombiana con respecto a las garantías en los diferentes proyectos de infraestructura que han presentado fallas estructurales o de diseño.”

De acuerdo con lo informado en la respuesta anterior, únicamente para el proyecto Bogotá – Villavicencio se han presentado acciones legales, las cuales se relacionan a continuación:

Bogotá - Villavicencio

⁵ “informe integral sobre el colapso del viaducto atirantado Chirajara”, presentado por la interventoría y su consultor, Mexicana de Prefuerzo S.A. de C.V. (Mexpresa).

⁶ “Investigación del colapso del Puente Atirantado Chirajara” Presentado por Coviandes S.A.S. realizada por la firma Modjesky and Masters.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000354601**

20235000354601

Fecha: **03-10-2023**

Se precisa que las acciones legales emprendidas por esta Agencia han sido interpuestas contra la Concesionaria Coviandes S.A.S. y no directamente contra el Grupo Aval y su filial Corficolombiana (accionistas de la Sociedad Concesionaria Coviandes S.A.S.). Ahora bien, a continuación se presentan las actuaciones legales adelantadas contra la Concesionaria Coviandes por las afectaciones presentadas en la infraestructura del puente atirantado Chirajara (Sector 4A – Etapa 10), túnel 13 (Sector 3A – Etapa 8) y el puente 1 (Sector 4 - Etapa 9):

Con ocasión del colapso del puente atirantado Chirajara (15 de enero de 2018) y su no entrega en el plazo contractual, la ANI adelantó un proceso sancionatorio en contra de Coviandes S.A.S. y su garante Lyberty Seguros. En desarrollo del procedimiento sancionatorio, las partes suscribieron un contrato de transacción⁷ para la construcción del nuevo puente Chirajara, con el objeto de precaver un conflicto con ocasión de algunos de los perjuicios derivados por la no entrega oportuna de las obras correspondientes al “Viaducto atirantado Chirajara” dentro del plazo de la etapa constructiva previsto en el Adicional No. 1 de 2010 al contrato de concesión No. 444 de 1994, salvo los denominados “Desplazamientos del Capex – No ejecución del Opex”, los cuales fueron objeto de identificación, estimación y controversia en el marco del proceso sancionatorio que la Agencia adelantó.

Por lo anterior, mediante las resoluciones 1956 de 2020 y 20217070000535 de 2021 expedidas por la ANI se declaró el incumplimiento por parte de la concesionaria Coviandes y se cuantificaron los perjuicios por concepto de desplazamiento del CAPEX como el costo del valor de las inversiones en el tiempo, así como por el mayor monto remunerado de OPEX, a favor de la ANI por valor de TREINTA Y TRES MIL TRESCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE MILLONES SEISCIENTOS CINCUENTA Y DOS MIL OCHENTA Y DOS (\$33.359.652.082) pesos corrientes de agosto de 2019.

Dado lo anterior, se encuentra en curso ante el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá (CCB 128517), Tribunal arbitral iniciado el 05 de febrero de 2021, por la CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A.S COVIANDES S.A.S en contra de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, pretendiendo que se declare la nulidad de las Resoluciones 1956 de 2020 y 20217070000535 de 2021 expedidas por la ANI, con las que se declaró el incumplimiento de Coviandes S.A.S. por la no entrega de las obras del viaducto atirantado Chirajara, dentro del plazo de la etapa constructiva previsto en el Adicional No. 1 de 2010.

En el marco de dicho Tribunal arbitral la Agencia Nacional de Infraestructura presentó demanda de reconvencción reformada el 5 de noviembre de 2021, en la que se presentan 3 ejes de reclamación a Coviandes S.A.S. por las siguientes obligaciones:

Adicional N° 1 de 2010

⁷ El contrato de transacción presentó una modificación con la suscripción del Otrosí No. 1 del 5 de enero de 2021, con la que se modificó la tipología del viaducto a diseñar y construir por el Concesionario y la norma técnica aplicable, cambiando de tipología a voladizos sucesivos. La Fase de Estudios y Diseños del Nuevo Puente Chirajara en voladizos sucesivos, se realizó entre el 05 de enero de 2021 y el 04 de junio de 2021, y finalizó con la no objeción emitida por parte de la interventoría Consorcio Ginpro S.A.S. Así las cosas, el 05 de junio de 2021 inició la Fase de Construcción acordada en 32 meses, con lo cual se estima la terminación del puente en febrero de 2024.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000354601**

20235000354601

Fecha: **03-10-2023**

Que se declare que el Riesgo de construcción de las obras que ya cuenten con diseños definitivos son asumidos por el Concesionario, así como que el colapso del Viaducto Atirantado Chirajara obedeció a un error en los diseños entregados por Coviandes S.A.S.

Así mismo, que el concesionario incumplió con el plazo previsto para la entrega de la totalidad de las obras establecidas en el Adicional No. 1 de 2010 lo que configuró un desplazamiento en el cronograma de ejecución de las obras, generando esto un rompimiento de la ecuación financiera del contrato en perjuicio de la ANI.

Reclamaciones Km 58 Vía Bogotá - Villavicencio

Se pretende que se declare que el concesionario debe asumir el riesgo y responsabilidad de los diseños defectuosos que generaron y continúan generando la inestabilidad de la ladera en el Km 58 de la vía Bogotá – Villavicencio, así mismo incumplió el Contrato de Concesión No. 444 de 1994, así como el Adicional 1 de 2010, al no entregar debidamente ejecutadas y a satisfacción las obras correspondientes al Túnel 13 - Sector 3A, Etapa 8, el cual presenta afectaciones que no permiten su entrada en operación y del Puente 1 Quebrada seca - Sector 4 Etapa 9 de la vía Bogotá – Villavicencio.

En consecuencia, debe asumir Coviandes S.A.S. la responsabilidad de la destrucción y colapso de las obras correspondientes a Túnel 13 - Sector 3A, Etapa 8 de la vía Bogotá – Villavicencio y el colapso del Puente 1 Quebrada Seca (Sector 4-Etapa 9) como consecuencia de la inestabilidad de la ladera del Km 58, causada por el incumplimiento del Concesionario.

Reclamaciones por las galerías de evacuación

La ANI ha dejado de recibir del concesionario la totalidad del pago correspondiente a los valores por concepto de los ítems de riesgo geológico sujetos a medición para las galerías de evacuación de los sectores 2 y 4 de la doble calzada de la carretera Bogotá-Villavicencio, tramo del Tablón a Chirajara, que no fueron ejecutados y liquidados conforme a las reglas contractuales relacionadas con el Riesgo Geológico durante la ejecución contractual.

La ANI solicita reconocer a favor de la Entidad y al pago de los intereses moratorios sobre las mismas, una pretensión total de condena en cuantía de DOSCIENTOS TREINTA MIL OCHO MILLONES SEISCIENTOS SEIS MIL DOSCIENTOS OCHENTA PESOS M/CTE (\$230.008.606.280).

En dicho Trámite arbitral se está a la espera de Laudo arbitral, cuya audiencia de lectura está prevista para el 20 de octubre de 2023.

“14. Sírvase informar que acciones legales se están adelantando en contra de Grupo Aval y su filial Corficolombiana con respecto a las garantías referentes al caso del Puente Chirajara.”

Bogotá - Villavicencio

En el numeral 13 se encuentran relacionadas las acciones legales adelantadas por la Agencia Nacional de Infraestructura contra la Concesionaria Vial de los Andes - Coviandes S.A.S., con ocasión al colapso del puente Chirajara.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000354601**

20235000354601

Fecha: **03-10-2023**

“15. Sírvase informar que acciones legales se están adelantando en contra de Grupo Aval y su filial Corficolombiana con respecto a las garantías referentes al caso del Puente Hisgaura.

A través del radicado ANI No. 20235000354271, se dio traslado al Instituto Nacional de Vías – INVIAS por ser de su competencia.

“16. Sírvase informar si se tendrán en cuenta estos hechos de público conocimiento para la vinculación del Grupo Aval y su filial Corficolombiana en procesos de contratación futuros.”

En lo que tiene que ver con Asociaciones Público-Privadas, de acuerdo con lo establecido en los numerales 3.2 y 3.4 del documento de invitación estándar que tiene la ANI para Proceso de Selección, los interesados y precalificados en su deber de diligencia y ejercicio del principio de buena fe, deberán verificar si se encuentran en cualquiera de las circunstancias previstas en el artículo 8 de la Ley 80 de 1993, en las Leyes 828 de 2003, 1150 de 2007, 1474 de 2011, parágrafo primero del artículo 42 de la Ley 1952 de 2019, Ley 1778 de 2016 y Ley 2014 de 2019, o cualquiera que la modifique, complemente o adicione y demás disposiciones legales vigentes que consagren inhabilidades e incompatibilidades para contratar con las Entidades del Estado.

Así mismo, es de aclarar que dentro de los procesos de contratación que adelanta al Entidad, los interesados, precalificados y oferentes bajo la gravedad de juramento declaran que:

- (i) no están incurso en las mencionadas inhabilidades, incompatibilidades o prohibiciones legales; ni se encuentran incurso directamente, ni su equipo de trabajo y/o sus directivos en conflicto de intereses;
- (ii) que no se encuentran incurso en ninguna causal de disolución y/o liquidación judicial o voluntaria en Colombia o cualquier jurisdicción;
- (iii) que no se encuentran reportados en el Boletín de Responsables Fiscales vigente publicado por la Contraloría General de la República, de acuerdo con lo previsto en el parágrafo primero del artículo 42 de la Ley 1952 de 2019, en concordancia con el artículo 60 de la Ley 610 de 2000 y demás normas que lo modifiquen, complementen y/o sustituyan;
- (iv) que no se encuentren reportados en el SIRI de la Procuraduría General de la Nación con sanción que implique inhabilidad vigente.

En ese sentido, mediante Pliego de Condiciones se exige a los oferentes, incluyendo al originador para el caso de iniciativas privadas, la suscripción de un pacto de transparencia, en el marco del proceso de contratación, mediante el cual se obligan a suministrar, en cualquier momento, la información y/o documentación que la ANI estime necesaria para la verificación de la existencia o inexistencia de cualquier conflicto de interés, inhabilidad y/o incompatibilidad, actos de corrupción, colusión y aquellos que afecten la libre y leal competencia, en expresa aplicación del Principio de Transparencia como lineamiento íntegro de la contratación pública y de la actuación de los particulares ante la ANI. En consecuencia, en caso en que se verifique que el SPV se ha utilizado en fraude a la ley o en perjuicio de terceros, los accionistas y/o los administradores que hubieren realizado, participado o facilitado los actos defraudatorios, responderán solidariamente por las obligaciones nacidas de tales actos y por los perjuicios causados.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000354601**

20235000354601

Fecha: **03-10-2023**

De otra parte, en los documentos que forman parte de los demás procesos de contratación que adelanta la Agencia Nacional de Infraestructura, se incluye de manera expresa la prohibición de participar cuando el posible oferente, sea persona natural o jurídica o miembro de una estructura plural, se encuentre incurso en cualquiera de las causales de inhabilidad o incompatibilidad previstas en nuestra Constitución Política y en el artículo 8 de la Ley 80 de 1993, en la Ley 1150 de 2007, la Ley 1474 de 2011, artículo 5 Ley 828 de 2003, en el Decreto Ley 019 de 2012, Ley 1882 de 2018 y demás disposiciones legales vigentes que las consagren.

En el documento de Estudios Previos y en el Anexo de Generalidades, se hace especial énfasis en la prohibición de participar, para aquellos posibles proponentes que se encuentren reportados en el boletín de responsables fiscales de la Contraloría General de la República y en el SIRI de la Procuraduría General de la Nación, con sanción que implique inhabilidad.

Por lo tanto, en los procesos de contratación durante la etapa de verificación de requisitos y evaluación de los proponentes y sus ofertas, se consultan y verifican los documentos que forman parte de los requisitos habilitantes de los oferentes, entre los que se encuentran los relativos a la capacidad jurídica ya mencionados, de tal manera que, de evidenciarse alguna inhabilidad o incompatibilidad de algún proponente la oferta será declarada NO HÁBIL o rechazada. De igual manera, en el Anexo 1 "Pacto de Transparencia" de los documentos que forman parte del proceso de selección publicados en el SECOP, los proponentes con la suscripción de la carta de presentación de la oferta, declaran que: *"Como proponente en el presente proceso de selección manifiesto que ni sus integrantes, socios, representantes legales, matrices o cualquier otro sujeto a ellos vinculados se encuentran comprometidos en actividades delictivas, en actos de corrupción ni sujetos a investigaciones, medidas de aseguramiento o condenas por dichos actos de corrupción, lo cual incluye delitos como el soborno transnacional, lavado de activos, enriquecimiento ilícito, cohecho, entre otros, de conformidad con la Ley Penal colombiana y los tratados internacionales sobre la materia."*

"17. Sírvase informar que acciones disciplinarias se han adelantado al interior del Ministerio y entidades adscritas con respecto a los funcionarios involucrados o presuntamente involucrados en los hechos de corrupción de la referencia."

Revisadas las bases de datos de Control Interno Disciplinario de la ANI, no se encontraron actuaciones disciplinarias iniciadas en contra de los funcionarios *"involucrados o presuntamente involucrados en los hechos de corrupción de la referencia"*.

De otra parte, revisada las bases de datos de la Agencia, se encontró que la Procuraduría General de la Nación remitió las comunicaciones que se pasan a relacionar a continuación, y que con base en las mismas la Agencia Nacional de Infraestructura procedió a remitir a ese ente de control las actuaciones iniciadas por los supuestos fácticos de interés:

- 20144090430372 del 5 de septiembre de 2014
- 20174090942532 del 4 de septiembre de 2017
- 20174090977102 del 13 de septiembre de 2017
- 20174090995532 del 18 de septiembre de 2017

Se anexa copia de los radicados en cita.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20235000354601**

20235000354601

Fecha: **03-10-2023**

“18. Sírvase informar cuantos funcionarios involucrados o presuntamente involucrados en los hechos de corrupción de la referencia, aún se encuentran vinculados al Ministerio y entidades adscritas.”

En atención a la solicitud, se informa que actualmente existen 2 funcionarios del nivel profesional con cargos de experto y gestor pertenecientes a la planta global de la ANI que recientemente fueron vinculados por la Fiscalía General de la Nación como indiciados en proceso relacionado con el proyecto Ruta del Sol Sector 2⁸.

Los documentos se entregan en medio digital, razón por la cual se podrán consultar en la carpeta denominada “**20234091094472**” en el siguiente enlace⁹, para el fin que nos ocupa:

https://anionline-my.sharepoint.com/:f/g/personal/gcubides_ani_gov_co/EsKtZdXPJVNEnaq9jFzf-fQBB5Jgvvw1xg4cqW0hVbS6OQ?e=ZxRcg8

De la anterior manera, dejamos atendida su solicitud y quedamos atentos a cualquier aclaración e información adicional que sea requerida.

Cordialmente,

LYDA MILENA ESQUIVEL ROA
Vicepresidente Ejecutiva

EDGARDO GARCIAHERREROS BARRERA
Vicepresidente de Gestión Contractual (E)

JONATHAN DAVID BERNAL GONZÁLEZ
Vicepresidente de Estructuración

Anexos: Enlace dispuesto en el documento.

cc: 1) MINISTERIO DE TRANSPORTE chalvarezs@mintransporte.gov.co BOGOTA D.C. -2) MINISTERIO DE TRANSPORTE gruopoenlacecongreso@mintransporte.gov.co TODOS TODOS

VoBo: CARLOS ALEXANDER VARGAS GUERRERO 1, DANY WILSON ORTIZ ROA 1, EGNNA DORAYNE FRANCO MENDEZ, GLORIA INES CARDONA BOTERO (GERENTE), GONZALO CUBIDES SUAREZ, ANDREA DEL SOCORRO CASTELLANOS CESPEDES, JUAN CARLOS RENGIFO RAMIREZ 2, ALEX SAMUEL WIHILER BAUTISTA, ISABEL CRISTINA VARGAS SINISTERRA, HAROLD LEIBNITZ CHAUX CAMPOS Coord GIT, NIDIA LUZ ANGELA SIERRA OLIVEROS, LADY DAIANA PABON RINCON, CARLOS ALBERTO CARRASCO RAMIREZ (GERENTE), LUIS ENRIQUE GUZMAN PUERTO

Nro Rad Padre: 20234091094472

Nro Borrador: 20235000059428

GADF-F-012

⁸ De acuerdo con la noticia de la página Web: <<https://www.fiscalia.gov.co/colombia/noticias/fiscalia-llama-a-imputacion-de-cargos-a-33-personas-entre-funcionarios-y-exfuncionarios-de-la-ani-dentro-del-caso-odebrecht-por-presuntas-irregularidades-en-6-otrosies-de-ruta-del-sol-ii/?amp=1>>

⁹ Se recomienda de manera respetuosa copiar y pegar el enlace en la barra de navegación en exploradores de internet como “Google Chrome”, “Mozilla Firefox” y “Microsoft Edge”.