ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD PARA LA SUSCRIPCIÓN DEL OTROSÍ No 4 AL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP NO. 17 DE 2015 "CONCESIÓN CORREDOR VIAL NEIVA - ESPINAL - GIRARDOT" CELEBRADO ENTRE LA ANI Y CONCESIONARIA AUTOVÍA NEIVA GIRARDOT S.A.S.

Fecha Elaboración	Marzo de 2017

I. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

El presente documento contiene el análisis de los aspectos jurídicos, técnicos y financieros que sustentan la suscripción del Otrosí No 4 al Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 17 de 2015 "Concesión Corredor Vial Neiva - Espinal - Girardot" celebrado entre la ANI y Concesionaria Autovía Neiva Girardot S.A.S., con el objetivo que se describen a continuación:

a. Formalizar el acuerdo entre la Agencia y el Concesionario para la iniciación del trámite de modificación de la Resolución No. 2109 de 2015, por medio de la cual, entre otras cosas, se establecen las tarifas a cobrar en la estación de Neiva, con el objetivo de incluir nuevos beneficiarios de tarifa especial diferencial en ese peaje, sin que se active el riesgo por menor recaudo previsto en la Sección 3.4 (i).
b. Aclaración del Alcance de la UF1

En el Certificado de Debida Diligencia se recogerán las cláusulas propuestas para el Otrosí.

II. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto Neiva - Espinal - Girardot está enmarcado en las Asociaciones Publico Privadas de Iniciativa Privada de cuarta generación y su finalidad es mejorar la conectividad en las vías de los Departamentos de Huila y Tolima, con el fin de brindar la oportunidad de fomentar el intercambio comercial del centro del país y la frontera con el Ecuador, al conectar hacia el sur con la Concesión Neiva – Mocoa - Santana y hacia el norte con las concesiones Bogotá - Girardot, Girardot - Ibagué -Cajamarca y Girardot – Honda – Puerto Salgar.

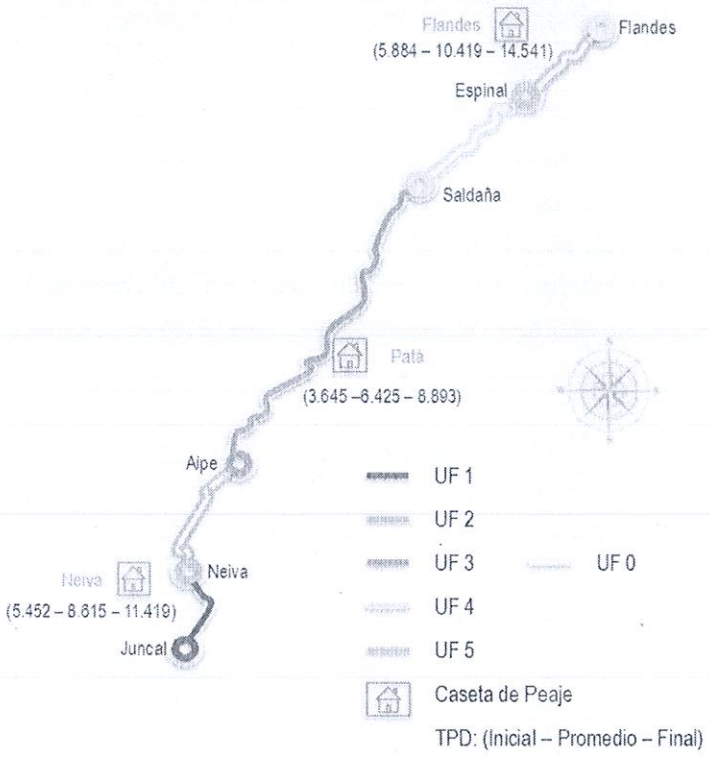
Las vías objeto de la concesión "Neiva - Espinal - Girardot", tienen una longitud total estimada de 196,85 kilómetros y su recorrido discurre entre los Departamentos del Huila y Tolima.

Tabla No 1. Información general Contrato de Concesión 017 de 2015

CONTRATO DE CONCESIÓN	
Contrato No.	17 del 30 de octubre de 2015
Unidades Funcionales	**UF0:** Unidad Funcional de Operación y Mantenimiento de la Infraestructura entregada en Condiciones de Operación.

	UF1: Mejoramiento y Rehabilitación El Juncal (PR 99 - Ruta 4505) hasta Intercambiador Neiva Norte (PR 0+000 Ruta 4506). **UF2:** Construcción segunda calzada y rehabilitación calzada existente desde Intercambiador Neiva Norte (PR0+500 Ruta 4506) hasta Aipe (PR32+340 Ruta 4506) **UF3:** Rehabilitación desde Aipe (PR32+340 Ruta 4506) hasta Saldaña (PR14+160 Ruta 4507) Incluye rehabilitación paso urbano por Saldaña **UF4:** Construcción segunda calzada y Rehabilitación de la vía existente. Saldaña (PR14+160 Ruta 4507) hasta Conexión Par Vial (PR36+950 Ruta 4004). No incluye pasos urbanos por los municipios de Guamo y El Espinal **UF5:** Construcción vía Nueva Par Vial (desde el PR36+950 Ruta 4004 hasta PR47+815 Ruta 4507). Construcción segunda calzada y Rehabilitación de la existente desde fin Par vial (PR47+815 Ruta 4507) hasta Intercambiador San Rafael (PR56+280 Ruta 4507). Rehabilitación vía existente fin Par vial (PR47+815 Ruta 4507) hasta Flandes (PR60+800 Ruta 4507). Incluye la rehabilitación de doble calzada del paso Urbano de Flandes
Objeto	El otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del Proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1. Y cuyo alcance conforme a la sección 3.2. de la Parte Especial es: *"...El Alcance del Contrato corresponde a los estudios, diseño, construcción, operación, mantenimiento gestión social, predial y ambiental del corredor Neiva - Espinal – Girardot, de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 y demás Apéndices del Contrato."*
CONTRATISTA	AUTOVÍA NEIVA GIRARDOT S.A.S.
Plazo inicial del contrato	30 años
Valor inicial del contrato	$2.017.901.636.047 pesos de diciembre de 2014
Generación	Cuarta

Localización general del proyecto



La Concesión Neiva Espinal Girardot tiene una longitud total (origen destino) de 198.35 km y está dividida de la siguiente manera:

La carretera Neiva – Espinal - Girardot, con nomenclatura de la red vial nacional Ruta 45 – tramo 6, y Ruta 45 tramo 7, se extiende por los departamentos de Huila y Tolima, tiene su origen en la salida de la población de Neiva sobre el Puente sobre el Rio Magdalena, transcurre por los municipios de Aipe (Huila), Natagaima, Castilla, Saldaña, Guamo, Espinal y Flandes (Tolima) finalizando en el inicio del Puente Mariano Ospina Pérez sobre el Rio Magdalena. Adicionalmente tiene la vía Neiva – El Juncal la cual comunica con los municipios de Palermo, El Juncal y Yaguará mediante las Rutas 43HL02, 43HL02-2 y la Interconexión vial Juncal.

III. ANTECEDENTES DE LA MODIFICACIÓN

La Agencia Nacional de Infraestructura -ANI, en cumplimiento de sus funciones, tiene a su cargo la Estructuración y la Gestión Contractual, Técnica, Legal y Financiera de todos los proyectos de concesión de infraestructura que a nivel nacional se constituyan en obras de interés público y mejoren las condiciones de la prestación efectiva de los servicios en cabeza del Estado.

De conformidad con el numeral 1 del artículo 4º. del Decreto 4165 de 2011, es función general de la Agencia Nacional de Infraestructura *"identificar, evaluar la viabilidad y proponer iniciativas de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el desarrollo de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos o relacionados"*

En virtud de lo anterior, la Agencia Nacional de Infraestructura, mediante la Resolución No. 472 del 26 de febrero de 2015, realizó la apertura del proceso de Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPV-005-2015 con el fin de *"Seleccionar la Oferta más favorable para la Adjudicación de un (1) Contrato de Concesión bajo el esquema de APP, cuyo objeto será el otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en este Contrato, el concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del Proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1"*.

Mediante la Resolución No. 1579 del 15 de septiembre de 2015, la Agencia Nacional de Infraestructura, adjudicó el contrato de concesión objeto del proceso de selección No. VJ-VE-APP-IPV-005-2015 a la ESTRUCTURA PLURAL DENOMINADA PROMESA DE SOCIEDAD FUTURA AUTOVIA NEIVA-GIRARDOT.

El 30 de octubre de 2015, se suscribe entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Sociedad Concesionaria Autovía Neiva Girardot S.A.S., el Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 017 de 2015, el cual, de acuerdo con lo establecido en la Sección 2.1 de la Parte General, contempla como objeto *"el otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del Proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1"*.

Mediante el Concurso de Méritos Abierto VJ-VGC-CM-019-2015 se adjudicó en audiencia del 20 de noviembre de 2015 la Interventoría al Contrato de Concesión No 17 de 2015 a la empresa HMV SUPERVISIÓN SAS.

Mediante Otrosí No. 1 suscrito el 16 de diciembre de 2015 se amplió el plazo para la suscripción del Acta de Inicio del Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 017 del 30 de octubre de 2015, hasta el 23 de diciembre de 2015.

El 23 de diciembre de 2015 la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y la CONCESIÓN AUTOVÍA NEIVA GIRARDOT S.A.S suscribieron el Acta de Inicio del Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 017 de 2015.

Mediante Otrosí No. 2 del 17 de marzo de 2016, se modificó la Tabla No. 7 "Equipo mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de Carreteras" contenida en la sección 3.3.9.2 del Apéndice Técnico 2 del Contrato y el plazo para la entrega del mismo.

Mediante Otrosí No 3 del 19 de agosto de 2016, mediante el cual: a) Extendió el plazo para que el Concesionario presente la totalidad de la documentación para acreditar el Cierre Financiero. b) Extendió el plazo de la Fase de

Preconstrucción de la Etapa Preoperativa, para que el Concesionario obtenga los permisos necesarios para la Unidad Funcional 1. c) Modificó la duración estimada de la Fase de Preconstrucción, como consecuencia de lo anterior. d) Modificó la duración estimada de la Fase de Construcción, manteniéndose en todo caso el plazo original de la Etapa Preoperativa.

Con la suscripción del Otrosí No. 4, los objetivos son los siguientes:

1. Formalizar el acuerdo entre la Agencia y el Concesionario para la iniciación del trámite de modificación de la Resolución No. 2109 de 2015, por medio de la cual, entre otras cosas, se establecen las tarifas a cobrar en la estación de Neiva, con el objetivo de incluir nuevos beneficiarios de tarifa especial diferencial en ese peaje, sin que se active el riesgo por menor recaudo previsto en la Sección 3.4 (i).

Lo anterior, considerando que se han recibido múltiples peticiones de los habitantes de las veredas San Andrés de Busiraco, Guacirco, Peñas Blancas, San Jorge, San Francisco y Tamarindo del municipio de Neiva, solicitando su inclusión como beneficiarios de las tarifas diferenciales del peaje de Neiva, toda vez que se encuentran ubicados entre el peaje y el municipio de Aipe.

La Resolución No. 3191 de 24 de julio de 2006, por la cual se establecen las categorías especiales en la estación de peaje localizada en el trayecto Neiva – Aipe de la Carretera Neiva – Espinal – Girardot, que estuvo vigente hasta el 21 de junio de 2016, incluyó dentro de los beneficiarios de tales tarifas a los habitantes de las veredas antes enunciadas; sin embargo en la Resolución No. 2109 de 2 de julio de 2015 por la cual se resolvió reubicar la estación de Peaje denominada el Patá y se establecieron las tarifas a cobrar en las estaciones de Flandes, Neiva, y el Patá pertenecientes al proyecto de asociación público privada de iniciativa privada Neiva – Girardot, dichas veredas fueron excluidas.

Sobre el particular, se han proferido los siguientes pronunciamientos:

Mediante Memorando No 2016-305-010273-3 del 23 de agosto de 2016 remitido a la Vicepresidencia en los siguientes términos:

> *"Con el fin de dar respuesta al derecho de petición radicado ANI No. 2016-409-065856-2 del 1 de agosto de 2016, por medio del cual la Junta de Acción Comunal de la Vereda de Peñas Blancas solicita la inclusión de los habitantes de la referida vereda como beneficiarios de las tarifas diferenciales del peaje de Neiva, de manera atenta se solicita que se informen los motivos por los cuales se excluyeron como beneficiarios de las tarifas diferenciales del Peaje de Neiva a los habitantes de las veredas de San Andrés de Busiraco, Guacirco, Peñas Blancas, San Jorge, San Francisco y Tamarindo.*
>
> *Lo anterior, teniendo en cuenta que la Resolución No. 3191 de 24 de julio de 2006, por la cual se establecen las categorías especiales en la estación de peaje localizada en el trayecto Neiva – Aipe de la Carretera Neiva – Espinal - Girardot incluyó dentro de los beneficiarios de tales tarifas a los habitantes de las veredas antes enunciadas; sin embargo en la Resolución No. 2109 de 2 de julio de 2015 por la cual se*

resolvió reubicar la estación de Peaje denominada el Patá y se establecieron las tarifas a cobrar en las estaciones de Flandes, Neiva, y el Patá pertenecientes al proyecto de asociación público privada de iniciativa privada Neiva – Girardot, dichas veredas fueron excluidas.

Así las cosas, esta Gerencia solicita que se comunique a que respondió tal exclusión y si no se contempló dentro del modelo financiero de estructuración de la concesión el otorgamiento de tarifas diferenciales a las veredas de San Andrés de Busiraco, Guacirco, Peñas Blancas, San Jorge, San Francisco y Tamarindo.

De otra parte, con relación a la Resolución actual (2109 de 2 de julio de 2015) debe aclararse si se contempló dentro del modelo financiero de estructuración de la concesión un número máximo de cupos para beneficiarios de las tarifas, como quiera que en la misma este no se establece.

Agradecemos la celeridad que se le imparta a este asunto, considerando que con fundamento en lo establecido en la Ley 1755 del 30 de junio de 2015 "Por la cual se regula el Derecho fundamental de Petición y se sustituye un título del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo" y en la Resolución No. 776 de 07 de junio de 2016 "Por la cual se reglamenta el derecho de petición en la Agencia Nacional de Infraestructura", se indicó a los peticionarios que no era posible resolver la petición en los términos legales, y se solicitó un plazo adicional para tales efectos, el cual vencerá el próximo 13 de septiembre de 2016."

La Vicepresidencia de Estructuración dio respuesta mediante Memorando No 2016-200-011066-3 en los siguientes términos:

"Teniendo en cuenta el memorando del asunto donde se informa a esta Vicepresidencia acerca de la petición elevada por la Junta de acción comunal de la vereda de Peñas Blancas bajo el radicado N° 2016-409-065856-2 del 1 de agosto de 2016, solicitando la inclusión de los habitantes de la referida vereda como beneficiarios de las tarifas diferenciales del peaje de Neiva y los motivos por los cuales se excluyeron como beneficiarios de las tarifas especiales diferenciales del mencionado peaje a los habitantes de las veredas San Andrés de Busiraco, Guacirco, Peñas Blancas, San Jorge, San Francisco y Tamarindo, teniendo como fundamento que la resolución N° 3191 del 24 de julio de 2006 los incluía como beneficiarios, es necesario aclarar lo siguiente:

La resolución a la cual usted hace mención, es decir la resolución N° 3191 del 24 de julio de 2006 era el acto administrativo que reguló las tarifas a cobrar en la estación de peaje Neiva que hacía parte del contrato N° 0849 de 1995 el cual tuvo un otrosí N° 1, que se concentró en el estudio de las condiciones para que los usuarios de la vía donde se encuentra ubicado el peaje accedieran a los beneficios planteados en el acto administrativo en mención, por lo tanto las condiciones socioeconómicas obedecen a una situación y una estructuración de un proyecto distinto al que nos ocupa, por lo tanto, no es posible hablar que este acto se encuentre vigente, toda vez que la resolución 2109 del 2 de julio de 2015 es el resultado

de un proceso de socialización del proyecto y de los estudios de acuerdo a las directrices del Ministerio de Transporte como entre regulador de tarifas.

Como se señaló en el párrafo anterior, esta Vicepresidencia durante el proceso de estructuración del proyecto siguió los lineamientos establecidos por la oficina de regulación económica del Ministerio de Transporte, en esta se agotaron los siguientes pasos:

1.1. Realización de mínimo dos reuniones con la comunidad, autoridades municipales, gobernación y representantes de las empresas con operación en el área de influencia, en la cual debe exponer las tarifas a cobrar en las casetas de peaje, las condiciones de otorgamiento de tarifas especiales diferenciales, los valores a cobrar por categoría vehicular, el impacto en el tráfico de corta distancia, el impacto sobre los costos del transporte público de pasajeros y carga, la tarifa actual y resolución de peajes existentes, el ahorro en costos de operación y tiempo de viaje que obtienen los usuarios y el número de estaciones requeridas y su ubicación.

1.2. Presentación del procedimiento de cálculo del valor de las tarifas por categoría de vehículo.

1.3. Presentación de peajes previamente establecidos por la misma entidad o por entidades pertenecientes a otros niveles administrativos, en la misma zona de influencia se debe explicar el impacto de la instalación de la nueva de caseta de peaje.

1.4. Presentación de un análisis del impacto económico y social de la instalación de las estaciones de peaje sobre las comunidades aledañas, empresas de transporte y los usuarios que están ubicados en el área de influencia del proyecto.

1.5. Presentación de una evaluación del impacto sobre los habitantes de la zona de influencia. Se debe realizar un análisis de la capacidad de pago de los vecinos, analizar el tráfico de corta distancia y el impacto sobre los costos del servicio público de transporte de pasajeros y carga.

1.6. Identificación de posibles afectaciones al medio ambiente en caso de instalar una estación de peaje.

1.7. Presentación del impacto del transporte público, privado y de carga en términos de costos y demanda del mismo dentro de una eventual instalación de una estación de peaje en la vía objeto de estudio.

1.8. Presentación de los criterios de la concertación con los usuarios, autoridades, empresas de transporte y las comunidades, sobre la instalación de Casetas de peaje en el proyecto a realizar, se debe concretar a través de reuniones, encuestas y audiencias públicas y se debe reflejar en actas de compromisos debidamente suscritas por los usuarios y funcionarios de la respectiva entidad interesada o contratista.

1.9. Presentación del estado actual de las vías.

1.10. Presentación de la injerencia sobre el volumen de tránsito local, de larga distancia y atraído, discriminado por categorías.

1.11. Presentación del efecto de desviación o atracción del tráfico.

1.12. Presentación del impacto sobre rutas o proyectos alternos de otras entidades públicas.

1.13. Presentación del impacto sobre otros modos de transporte.

De acuerdo a lo anterior, se puede entender que la comunidad fue participe dentro del proceso de estructuración y las condiciones que quedaron planteadas son el resultado de la socialización y la exclusión no obedece a criterios subjetivos, sino a la realidad socioeconómica de los estudios adelantados durante la estructuración del proyecto.

Finalmente se informa que para el Peaje de Neiva se proyectó un TPD de 288 Vehículos constantes con Categoría I Especial, para ser beneficiados con la tarifa especial en las condiciones establecidas en la resolución 2109 del 02 de Julio de 2015."

Comunicación No 2016-305-030781-1 remitida al Concesionario Autovía Neiva Girardot S.A.S., originador del proyecto:

"Hemos recibido múltiples peticiones de los habitantes de las veredas San Andrés de Busiraco, Guacirco, Peñas Blancas, San Jorge, San Francisco y Tamarindo, solicitando la inclusión de los habitantes de las mencionadas veredas como beneficiarios de las tarifas diferenciales del peaje de Neiva.

Si se tiene en cuenta que la Resolución No. 3191 de 24 de julio de 2006, por la cual se establecieron las categorías especiales en la estación de peaje localizada en el trayecto Neiva – Aipe de la Carretera Neiva – Espinal - Girardot incluyó dentro de los beneficiarios de tales tarifas a los habitantes de las veredas antes enunciadas y estuvo vigente hasta el 21 de junio de 2016. Se solicita que se comunique si se contempló dentro de la estructuración de la Iniciativa Privada el histórico de tráfico de vehículos de tarifa especial para este peaje incluyendo los beneficiarios de las veredas de San Andrés de Busiraco, Guacirco, Peñas Blancas, San Jorge, San Francisco y Tamarindo."

El Concesionario mediante oficio con radicado ANI No. 2016-409-069819-2 del 13 de octubre de 2016, dio respuesta en los siguientes términos:

"Dando respuesta a lo solicitado en su comunicación, nos permitimos indicar que para la elaboración del modelo de tráfico realizado para la estructuración, efectivamente se contemplaron los históricos de los tráficos de las casetas de peajes. Sin embargo, para el caso particular de las tarifas especiales, se utilizó para su determinación un porcentaje sobre el tráfico de la categoría I, dando como resultado un tráfico

para dicha categoría, inferior al necesario para la inclusión de la totalidad de veredas que requieren este beneficio.

No obstante lo anterior, confirmamos nuestra disposición de incluir las veredas que no fueron incluidas dentro de la estructuración, sin que ello implique la activación de la Compensación por Riesgo por cambio de tarifas establecida en el contrato. Sin embargo, y con miras a no afectar realmente el ingreso, consideramos que debe establecerse un esquema de tope similar al que se venía manejando la concesión anterior, y que es el que ha permitido tener los tráficos que se viene manejando actualmente.

La concesión anterior tenía beneficiarios correspondientes al 66% del tope establecido en su Resolución, lo se tradujo (sic) en un monto de 640 beneficiarios para el peaje de Neiva. Partiendo que en este momento tenemos 540 activos, y que seguramente ingresaran más con la entrada de estas nuevas veredas, nuestra propuesta sería aumentar al 80% lo que tenía la concesión anterior, con lo cual el tope para la resolución sería de 780 usuarios para el peaje de Neiva.

Consideramos indispensable dar pronta solución a la solicitud de estas veredas, antes de que se tomen acciones de hecho por estas comunidades como sería el cierre del corredor, para lo cual manifestamos nuestra entera disposición en trabajar rápidamente en un modificatorio a la resolución 2109 de 2015 mediante la cual se establecieron las condiciones de cobro para los peajes entregados a esta concesión desde el pasado 21 de junio de 2016."

En consecuencia de lo anterior, las partes consideran conveniente y necesaria la modificación de la Resolución No. 2109 de 2015, con el fin de incluir como beneficiarios de la tarifa especial diferencial del peaje de Neiva a los habitantes de las veredas antes referidas otorgando un cupo máximo rotativo de 350 beneficiarios, sin que en este caso en particular se cause el riesgo de menor recaudo dispuesto en la sección 3.4 (i) de la parte general del contrato.

Con el fin de materializar dicho acuerdo, una vez celebrado el otrosí No. 4, la Agencia adelantará ante el Ministerio de Transporte los trámites requeridos para la modificación de la Resolución 2109 de 2015.

Aclaración del Alcance de la UF1

El Departamento del Huila y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI- celebraron el Convenio Interadministrativo No 092 de 2013, por medio del cual, el primer ente autorizó al segundo a incorporar algunas vías del Departamento del Huila a la estructuración del proyecto Grupo 1 Centro Sur. Así pues, en aplicación de lo previsto en el artículo 30 de la Ley 105 de 1993, el Departamento se obligó a hacer entrega una vez sea adelantada la estructuración, de la infraestructura y a autorizar que el corredor actualmente a su cargo sea intervenido para la ejecución del proyecto de Asociación Público Privada Neiva- Espinal – Girardot.

De conformidad con la Cláusula Segunda del Convenio antes referido, la cesión mantendrá su vigencia mientras estén en ejecución los proyectos, es decir, la vinculación de la infraestructura dentro del Proyecto "Neiva - Espinal

– Girardot" tendrá una vigencia igual a la de duración del Contrato de Concesión No 017 de 2015, con todas sus adiciones y prorrogas o modificaciones, sin que esto implique trasferencia de dominio y propiedad de las vías.

De conformidad con lo previsto en el artículo 5° de la Ley 1682 de 2013 (Ley de Infraestructura), los proyectos y obras de infraestructura del transporte materializan el interés general previsto en la Constitución Política al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del Territorio Nacional, y el disfrute de los derechos de las personas y constituye un elemento de la soberanía y seguridad del Estado y por lo tanto el desarrollo de tales acciones, constituye una función pública que se ejerce a través de las entidades y organismos competentes del orden nacional, departamental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares.

La Ley 1682 de 2013 en su artículo 10 establece que "*En los proyectos de infraestructura de transporte de utilidad pública e interés social a cargo de la Nación que requieran intervenciones urbanas o rurales en vías de la red secundaria o terciaria para su desarrollo, se suscribirá un convenio de colaboración y coordinación con la Autoridad Territorial correspondiente en el que se establezcan las responsabilidades que cada una de las partes asume en la ejecución de las actividades relacionadas con el proyecto*".

En el presente caso, el requisito antes anotado, se encuentra cumplido en razón de la celebración del Convenio suscrito entre el Departamento del Huila y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, en virtud del cual el Departamento del Huila autorizó a la Agencia Nacional de Infraestructura-ANI- a incorporar algunas vías de este Departamento, al Contrato de Concesión del Proyecto de Asociación público Privada "Neiva - Espinal – Girardot" las cuales están a su cargo.

Ahora bien, en virtud de la autorización antes mencionada, se incluyó en la tabla 1 del Apéndice 1 "Alcance del proyecto", la descripción general de las vías existentes comprendidas en el proyecto, incluyendo entre otras, la vía entregada por el Departamento así:

Nomenclatura	Entidad Encargada	Origen Nombre-PR)	Destino (Nombre-PR)	Longitud (Km)	Estado Actual
43	Gobernación del Huila	Juncal PR000+000	Neiva PR021+300	21.3	Vía secundaría pavimentada en regular estado con un ancho de calzada de 9.30

Adicionalmente, en el numeral 2.5 "Alcance de las unidades funcionales del proyecto" del mismo Apéndice, se incluyó la tabla que 7 que contiene las Generalidades y subsectores de la Unidad Funcional 1, así:

Tabla 7. Generalidades y subsectores de la Unidad Funcional 1

Sector	Origen (nombre – PR)	Destino (nombre – PR)	Longitud Mínima Origen Destino	Intervención prevista	Obras Principales que debe Ejecutar	Observación
1	N:817195.988 E:863032.075	N:817195.988 E:863032.075	160 mts	Mantenimiento y Operación	Mantenimiento del antiguo puente Santander sobre el río Magdalena.	Puente Metálico

*Nota: El concesionario deberá realizar la actividad de Operación y Mantenimiento del puente existente, una vez la Gobernación del Huila lo entregue rehabilitado para la operación y mantenimiento.

Considerando que se omitió mencionar de manera expresa en el mencionado Apéndice, la obligación del Concesionario de rehabilitar, operar y mantener el tramo de vía que comunica el antiguo Puente Santander con la vía Juncal Neiva, el cual, como se ha expresado se encuentra incluido dentro de la longitud de la Unidad Funcional 1 y por tanto hace parte del alcance, se hace necesario hacer la aclaración correspondiente del alcance de esta Unidad Funcional.

3.2.2 FUNDAMENTO TÉCNICO

El Concesionario Autovía Neiva Girardot S.A.S., recibió los peajes del proyecto, Neiva, Patá y Flandes, el 21 de junio de 2016, los cuales se encontraban a cargo del Concesionario CSS Constructores S.A. en virtud del Contrato de Concesión No 0849 de 1995 y hasta esa fecha estuvo vigente la Resolución No. 3191 de 24 de julio de 2006, por la cual se establecen las categorías especiales en la estación de peaje localizada en el trayecto Neiva – Aipe de la Carretera Neiva – Espinal - Girardot incluyó dentro de los beneficiarios de tales tarifas a los habitantes del municipio de Aipe y las veredas de San Andrés de Busiraco, Guacirco, Peñas Blancas, San Jorge, San Francisco y Tamarindo del municipio de Neiva.

A partir del 21 de junio de 2016 entró en vigencia la Resolución No 2109 de 2 de julio de 2015 por la cual se resolvió reubicar la estación de Peaje denominada el Patá y se establecieron las tarifas a cobrar en las estaciones de Flandes, Neiva, y el Patá pertenecientes al proyecto de asociación público privada de iniciativa privada Neiva – Girardot, las veredas correspondientes al municipio de Neiva fueron excluidas, lo que generó múltiples solicitudes y derechos de petición de las comunidades afectadas.

Por lo anterior, la Supervisión del proyecto solicitó mediante Memorando No 2016-305-010273-3 del 23 de agosto de 2016 a la Vicepresidencia de Estructuración que:

(...)
"se informen los motivos por los cuales se excluyeron como beneficiarios de las tarifas diferenciales del Peaje de Neiva a los habitantes de las veredas de San Andrés de Busiraco, Guacirco, Peñas Blancas, San Jorge, San Francisco y Tamarindo"
(...)

"se comunique a que respondió tal exclusión y si no se contempló dentro del modelo financiero de estructuración de la concesión el otorgamiento de tarifas diferenciales a las veredas de San Andrés de Busiraco, Guacirco, Peñas Blancas, San Jorge, San Francisco y Tamarindo.

De otra parte, con relación a la Resolución actual (2109 de 2 de julio de 2015) debe aclararse si se contempló dentro del modelo financiero de estructuración de la concesión un número máximo de cupos para beneficiarios de las tarifas, como quiera que en la misma este no se establece."

Respecto a la aclaración del Alcance de la UF1

El Apéndice 1 – Alcance del Proyecto – contempla para la Unidad Funcional 1. 21,3 Km de mejoramiento y 0,5 Km de rehabilitación. Adicionalmente, en el numeral 2.5 – "Alcance de las unidades funcionales del proyecto" del Apéndice 1 del Contrato de Concesión, se incluyó:

Tabla 7. Generalidades y subsectores de la Unidad Funcional 1

Sector	Origen (nombre – PR)	Destino (nombre – PR)	Longitud Mínima Origen Destino	Intervención prevista	Obras Principales que debe Ejecutar	Observación
1	N:817195.988 E:863032.075	N:817195.988 E:863032.075	160 mts	Mantenimiento y Operación	Mantenimiento del antiguo puente Santander sobre el río Magdalena y de la vía que lo comunica con la Ruta 43HL02.	Puente Metálico

*Nota: El concesionario deberá realizar la actividad de Operación y Mantenimiento del puente existente y de la vía que lo comunica con la ruta 43HL02 vía Neiva – Palermo, una vez la Gobernación del Huila lo entregue rehabilitado para la operación y mantenimiento.

La vía que conecta el antiguo Puente Santander con la vía Juncal – Neiva en una longitud de 298 m, fue contado dentro de la longitud de mejoramiento en la UF1 más no se especificó que se incluía dentro del alcance, por lo que se hace necesario hacer la aclaración.

3.2.3. FUNDAMENTO JURÍDICO

En atención a las peticiones incoadas por las Juntas de Acción Comunal de Guacirco, y de las Veredas de San Andrés de Busiraco, Peñas Blancas, San Jorge, San Francisco y Tamarindo, y por el Concejo de Neiva, encaminadas a que los habitantes de las veredas antes referidas sean incluidos como beneficiarios de las tarifas especiales

diferenciales del peaje de Neiva, la gerencia de asesoría legal, adelantó el análisis de la solicitud de la siguiente manera.

Considerando que la Resolución No. 2109 de 2015, estableció las condiciones para acreditar la calidad de beneficiarios de las tarifas diferenciales en el Peaje de El Patá, Flandes y Neiva, y que para este último contempló únicamente como beneficiarios a los habitantes del municipio de Aipe que cumplan con cada uno de los requisitos fijados, ésta entidad trasladó las peticiones al Concesionario, quién mediante oficio radicado ANI 2016-409-069819 del 13 de octubre de 2016, se manifestó sobre la misma, expresando su *"disposición de incluir las veredas que no fueron incluidas dentro de la estructuración, sin que ello implique la activación de la compensación por riesgo por cambio de tarifas establecida en el contrato. Sin embargo y con miras de no afectar realmente el ingreso, consideramos que debe establecerse un esquema de tope similar al que venía manejando la concesión anterior..."*.

Con el fin de concretar la anterior propuesta, la Agencia y el Concesionario celebraron varias reuniones, en las cuales acordaron lo siguiente:

- Las partes convinieron formalizar el acuerdo a través de la suscripción del Otrosí No. 4 al Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 17 de 2015, instrumento necesario, para adelantar los trámites correspondientes para la modificación de la Resolución No. 2109 de 2015.

- Una vez celebrado el anterior acuerdo, iniciar ante el Ministerio de Transporte el trámite para la modificación de las condiciones previstas en la Resolución para acceder a las tarifas diferenciales, en el sentido de incluir como beneficiarios de la tarifa especial diferencial del peaje de Neiva a los habitantes de Guacirco y de las veredas de San Andrés de Busiraco, Peñas Blancas, San Jorge, San Francisco y Tamarindo que cumplan con las condiciones previstas para acreditar tal calidad, por un cupo máximo rotativo de 350 beneficiarios, y renunciando en este caso particular, a la compensación por riesgo de menor recaudo, contemplado en la sección 3.4 de la parte general del Contrato de Concesión, que indica que cuando el Ministerio de Transporte o la entidad que resulte competente para fijar las tarifas de peaje decida modificar dichas tarifas, cree exenciones o tarifas especiales para ciertos usuarios, o de cualquier otra forma afecte la estructura tarifaria que se desprende de la Resolución de Peaje vigente a la fecha de celebración del contrato, se causa un riesgo de menor recaudo.

De conformidad con lo anterior, esta gerencia conceptúa que la suscripción del Otrosí No. 4 al contrato, es necesaria y conveniente, como quiera que, si bien, es el Ministerio de Transporte quien tiene la facultad de señalar los sitios y tarifas de peaje que deben cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, a través de actos administrativos de carácter general, expedidos por la administración unilateralmente, y que no puede el contrato de concesión establecer límites a la competencia atribuida por la Ley 105 de 1993 para establecer, regular o reajustar las tarifas de peajes; también lo es que dichas tarifas resultan de un estudio de tráfico realizado de manera particular para cada proyecto, y que a partir de ellas se determinan los ingresos esperados dentro del modelo financiero de estructuración de la concesión, por lo que la variación unilateral de las condiciones para el acceso al beneficio de tarifa especial diferencial, daría lugar a la modificación de la estructura tarifaria y consecuencialmente a la activación de riesgo por menor recaudo.

En consecuencia, con el propósito de evitar que se generen para la administración las circunstancias adversas mencionadas, de manera previa al inicio del trámite de modificación del acto administrativo, se solicitó al concesionario que realizara el análisis financiero correspondiente con el fin de determinar el impacto que causaría la inclusión de los nuevos beneficiarios de tarifas diferenciales del peaje de Neiva, por el propuesta. A partir del referido estudio, el concesionario determinó que la inclusión de los 350 nuevos beneficiarios de tarifas diferenciales, no afecta el modelo financiero de la concesión y, por consiguiente, expresó de manera clara su renuncia, en este caso en particular, al derecho a compensación por activación del riesgo de menor recaudo.

Ahora bien, a continuación, se procede a analizar la licitud y validez de la renuncia del Concesionario, acudiendo a lo señalado en la jurisprudencia sobre el asunto.

Sobre el particular, se encontró que, luego de hacer un análisis sistemático de los artículos 5.3 y 24.5 de la ley 80 de 1993, la Subsección C de la Sección Tercera del Consejo de Estado, se pronunció en sentencia del 14 de mayo de 2014, sobre las cláusulas de renuncia a reclamaciones por parte contratistas, llegando a la conclusión de que estos podían renunciar a su derecho a reclamar, siempre y cuando tuvieran pleno y previo conocimiento de cuáles eran los derechos a los que renunciaban, manifestando lo siguiente:

> *"La renuncia de Construca SA., expresada en la cláusula segunda del "Acta de terminación" del contrato, según la cual: "... renuncia a cualquier reclamación judicial o extrajudicial en relación con el contrato No. 941 de 1989 y sus adicionales que por este documento se da por terminado..." - f l . 21, vto., cdno. 2-, hace parte de las posibilidades lícitas que admitía el ordenamiento jurídico aplicable, porque se trataba de disponer de los derechos que conocía la parte hasta ese momento, y de ninguna manera expresó en este proceso judicial que se suscribió bajo presión indebida, para acceder a un pago o a reconocer un derecho o algo equivalente, que permitiera calificar la cláusula como abusiva, y por tanto nula (Negrillas de la Sala).*
>
> *"Esto significa, tratándose de la disposición de derechos transigibles -como la mayoría de los patrimoniales-, que las partes pueden negociarlos, siempre que al hacerlo no medie intención de negar otros, que simplemente se intercambian o renuncian para evadir un mal mayor o para no perder ventajas o derechos presentes o futuros que le representa la otra parte del contrato -a favor de quien se renuncia-*
> *.*
> *(...).*
> *"De la misma manera, tampoco renunció desconociendo los derechos que tenía ni los efectos que produciría este acto sobre su patrimonio, teniendo en cuenta que en ese instante nadie mejor que él sabía si tenía o no reclamos presentados o por formular. Lo anterior significa que el conocimiento pleno y claro que tenga el contratista-renunciante o la entidad-renunciante al disponer de sus derechos es suficiente para que lo haga sin incurrir en ilegalidad. Caso contrario sucede cuando se renuncia a una indemnización o a un reclamo sin conocer los efectos que la actuación tiene o tendrá sobre los intereses de quien lo hace, como acontece en materia de responsabilidad médica, cuando los pacientes renuncian a demandar a las instituciones médicas sin conocer claramente el alcance de su voluntad (Negrillas de la Sala).*
> *(...)*

"Además -se Insiste-, la carga impugnatoria de esta cláusula la tenía la parte actora, quien ni siquiera la mencionó en su demanda, quizá con la esperanza de que pasara inadvertida en este proceso, a sabiendas de que tenía claro el alcance de lo que manifestó cuando la suscribió, pese a lo cual luego demandó. En consecuencia, la renuncia analizada, sin prueba de que haya sucedido por abuso de la posición de la entidad estatal, tendrá plenos efectos en el proceso, y por esta otra razón también se confirmará la decisión apelada".

De acuerdo con lo expuesto, esta gerencia encuentra viable la propuesta del concesionario de incluir nuevos beneficiarios de tarifas diferenciales en el Peaje de Neiva, y así mismo, encuentra válida la renuncia a hacer reclamaciones por compensación del riesgo de menor recaudo por la modificación de la Resolución No. 2109 de 2015, concretamente por el otorgamiento de 350 nuevos cupos a los habitantes de Guacirco y de las veredas de San Andrés de Busiraco, Peñas Blancas, San Jorge, San Francisco y Tamarindo, toda vez que por tratarse de derechos transigibles, es decir, disponibles por su titular, el concesionario realizó el estudio financiero correspondiente, determinando que la modificación de las condiciones de la resolución no produciría efectos desfavorables sobre su patrimonio, y porque resulta claro que el ordenamiento jurídico admite las renuncias de los contratistas a sus derechos, siempre y cuando no medie condicionamiento para ellas, y que se garantice que la parte que renuncia actúa con libertad, es decir, que no renuncia o desiste a un derecho como condición para que la autoridad le permita otras garantías, como participar en licitaciones o concursos, adjudicarle un contrato, adicionarlo o modificarlo, pagarle una suma de dinero, o cualquiera de los demás eventos previstos en el artículo 24.5 de la Ley 80 de 1993.

Adicional a lo anterior, se encuentra que, con la modificación de la Resolución, se minimizan los impactos sociales y económicos que el pago de la tarifa ocasiona a sus usuarios frecuentes, según lo expresado por los peticionarios, quienes indican que el pago de la tarifa plena perjudica la economía Guacirqueña.

3.2.4. FUNDAMENTO FINANCIERO

En consideración a la solicitud del concesionario en el cuál solicita la aprobación de 350 beneficiarios activos para las veredas San Andrés de Busiraco, Peñas Blancas, San Jorge, San Francisco y Tamarindo hasta el año 2030, esta gerencia realizó el análisis respectivo obteniendo el siguiente resultado:

1. Una vez revisado el modelo financiero presentado por el concesionario al momento de la adjudicación se encuentra que el TPD promedio utilizado para la tarifa diferencial Categoría IE es de 288 pasadas diarias, el cuál fue calculado como un porcentaje equivalente del 10% sobre el TPD de la Categoría I. Dicho valor es utilizado de forma constante durante todo el tiempo que dura de la concesión.

CATEGORÍA	*ENERO 2015*
TPD CATEGORÍA I	2,879

TPD CATEGORÍA IE	288
%	10%

2. Una vez analizado el registro de vehículos históricos que han utilizado la Categoría IE durante el periodo de Julio a Noviembre de 2016, se encuentra que el TPD promedio equivale a 342 pasadas diarias.

Mes	*No. vehículos*	*No. días*	*TPD*
Julio 2016	10,609	31	342
Agosto 2016	10,400	31	335
Septiembre 2016	10,392	30	346
Octubre 2016	10,401	31	336
Noviembre 2016	10,585	30	353
Promedio Mes	**10,477**	**31**	**342**

3. Tomando como base el tráfico en la Categoría IE de Julio a Noviembre de 2016 y el número de beneficiarios existentes actualmente en la concesión, el cuál asciende a 540 según lo establecido por el Concesionario en el comunicado 2016-409-092929-2 de Octubre de 2016, se puede afirmar que el número aproximado de pasadas mensuales por beneficiario es de 19 pasadas.

No. pasadas	*Valor*
Beneficiarios	540
No. Pasadas Mes	10,477
Pasadas Mensuales promedio	**19.40**

4. Con base en dicha información, se analizó la solicitud del concesionario obteniendo los siguientes resultados:

SUPUESTOS

- Tasa de Incremento beneficiarios activos : 3% Anual
- Listado actual de beneficiarios activos veredas nuevas: 234 beneficiarios activos

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Benef. Activos Proy.	234	241	248	256	263	271	279	288	296	305	314	324	334	344	354
Pasadas Mes	4,540	4,676	4,817	4,961	5,110	5,263	5,421	5,584	5,751	5,924	6,102	6,285	6,473	6,667	6,867
TPD Proy.	**151**	**156**	**161**	**165**	**170**	**175**	**181**	**186**	**192**	**197**	**203**	**209**	**216**	**222**	**229**
TPD Estruct.	288	288	288	288	288	288	288	288	288	288	288	288	288	288	288

RESULTADOS

- El número de beneficiarios activos asciende a 354 en el año 2.030 según lo proyectado
- Teniendo como base que el número de pasadas promedio mensual permanece constante, el TPD proyectado al año 2.030 asciende a 229.

5. Con base en los anteriores resultados, no existiría afectación al VPIP del proyecto, dado que el TPD calculado para las tarifas diferenciales al momento de la estructuración está por encima del TPD proyectado para las tarifas diferenciales en el ejercicio realizado.

IV. PLAZO Y VALOR DEL CONTRATO

El presente documento no modifica las condiciones iniciales pactadas en cuanto al plazo y valor del Contrato de Concesión No. 17 de 2015, ya que estás continúan en los mismos términos a los inicialmente fijados en el contrato los que conservan plena y total, vigencia y validez.

V. CONTROL Y SEGUIMIENTO

El control y seguimiento de la ejecución del contrato estará a cargo de la Vicepresidencia de Gestión Contractual o quien haga sus veces.

VI. ANÁLISIS DEL RIESGO

El análisis desde el área de riesgos se enfoca en evaluar el impacto que tiene la alternativa de la solución planteada en la justificación técnica, jurídica y financiera del Estudio de Oportunidad y Conveniencia, con base en lo estipulado en materia de riesgos dentro del contrato de Concesión No. 017 de 2015.

Dadas las reiteradas solicitudes de la comunidad, donde requieren ser incluidos en el beneficio de acceso a tarifas diferenciales del peaje de Neiva, con el que contaban en el anterior proyecto de concesión, de acuerdo a la resolución N° 3191 de 2006 del Ministerio de Transporte; se acordó con el Concesionario, Autovía Neiva Girardot S.A.S, quien es el mismo originador del proyecto de iniciativa privada, la inclusión del acceso al beneficio de tarifa diferencial de las veredas de San Andrés de Busiraco, Guacirco, Peñas Blancas, San Jorge, San Francisco y Tamarindo del municipio de Neiva, con un cupo máximo de 350 beneficiarios.

Con base en lo anterior, es necesario realizar las siguientes recomendaciones y aclaraciones, respecto de la modificación de la resolución de tarifas para el proyecto:

- Por solicitud de la comunidad, se identificó que las veredas San Andrés de Busiraco, Guacirco, Peñas Blancas, San Jorge, San Francisco y Tamarindo no se encuentran cobijadas por tarifas diferenciales en la resolución 2109 de 2015 del Ministerio de Transporte que determina las tarifas del contrato IP Neiva - Girardot, la cual entró a regir a partir de 21 de junio de 2016. Su reclamación se fundamenta en que en la resolución previa N° 3191 de 2006 del Ministerio de Transporte si estaban cobijadas por estas tarifas.

- En este sentido, y teniendo en cuenta la responsabilidad del originador, se concertó con el Concesionario, la modificación de la resolución 2109 de 2015, de tal manera que este último ha expresado su acuerdo con la inclusión de las veredas antes mencionadas, y el cupo máximo de beneficiarios para la tarifa. Según el acuerdo, esta modificación en la resolución de tarifas para el proyecto, no activa la compensación por la materialización del riesgo de compensación por nuevas tarifas diferenciales (Riesgo de Menor Recaudo) contemplado en la sección 3.4 (i) de la parte general del contrato.

- Se recomienda una verificación del crecimiento del tráfico y de los posibles beneficiarios de las veredas San Andrés de Busiraco, Guacirco, Peñas Blancas, San Jorge, San Francisco y Tamarindo, de la tarifa diferencial en la estación del peaje de Neiva; para de esta forma evaluar que el tope establecido sea suficiente para que no se generen obligaciones contingentes adicionales al proyecto y que no se activen los mecanismos de compensación por riesgos.
- Esta modificación de la resolución de tarifas para el proyecto, se hace necesaria, toda vez que es una medida de mitigación para el riesgo social. Pues estas veredas debieron haber sido contempladas por el originador del proyecto, como posibles beneficiarios del acceso a tarifas diferenciales, beneficio con el que contaban en el anterior proyecto de concesión.

En cuanto a la modificación del alcance del proyecto, contemplado en el Apéndice Técnico 1 del contrato de Concesión:

- Es necesario aclarar que, la operación y mantenimiento del tramo de vía que comunica el antiguo Puente Santander con la vía Juncal-Neiva (Unidad Funcional 1), no es una obra adicional, ni genera retribución o compensación adicional al concesionario, debido a que está incluida en la remuneración pactada en el

contrato de concesión y el concesionario entiende y acepta que por un error no haya sido incluido en el alcance del proyecto, contemplado en el apéndice técnico 1.

Se considera necesario que con la firma del Otrosí No 4 el Concesionario renuncie a cualquier reclamación por menores ingresos o cambio de tarifas, por la inclusión de beneficiarios de tarifa especial Categoría I del peaje de Neiva, hasta por un tope máximo de 350 beneficiarios para las veredas San Andrés de Busiraco, Guacirco, Peñas Blancas, San Jorge, San Francisco y Tamarindo; del municipio de Neiva.

Dado lo anterior, la modificación contractual propuesta para el otrosí 4, bajo ninguna circunstancia, implican una modificación tácita o explícita al esquema de asignación de riesgos en el contrato de concesión N° 017 de 2015, correspondiente al proyecto de iniciativa privada Neiva Girardot.

VII. DOCUMENTOS SOPORTE

Como soportes del Otrosí No 4 fueron emitidos los siguientes conceptos:

- Gerencia Jurídica mediante Memorando 217-101-001265-3 del 23/01/2017
- Gerencia Financiera mediante Memorando No 2017-310-001555-3 del 27/01/2017
- Gerencia de Riesgos mediante Memorando No 2017-602-001346-3 del 24/01/2017
- Interventoría mediante radicados No 2017-409-021843-2 y 2017-409-020377-2

VIII. CONTROL Y SEGUIMIENTO

El control y seguimiento de la ejecución del Contrato continuará estando a cargo de la Gerencia de Proyectos de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, y de la firma Interventora según el caso.

IX. INDICACION DE LA CONTRATACION DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LOS ACUERDOS INTERNACIONALES

No aplica.

COMPONENTE TÉCNICO

DANIEL FRANCISCO TENJO SUAREZ
Gerente de Proyectos Carreteros 1

OLGA NATHALIA VARGAS RAMIREZ
Líder equipo de Supervisión NEG 4G

COMPONENTE JURÍDICO

GABRIEL VELEZ CALDERON
Gerente Funcional G2 Grado 9
Vicepresidencia Jurídica

LILIAN JOHANA CORREA SOLANO
Apoyo Jurídico
Vicepresidencia Jurídica

COMPONENTE RIESGOS

POLDY PAOLA OSORIO ALVAREZ
Gerente GIT Riesgos

FELIPE SÁNCHEZ MEJÍA
Apoyo de Riesgos

COMPONENTE FINANCIERO

ERWIN VAN ARCKEN ZULUAGA
Gerente Financiero VGC (A)

LUIS ALEJANDRO PERDOMO
Apoyo Financiero

REVISIÓN TÉCNICA

ANDRÉS FIGUEREDO SERPA
Vicepresidente de Gestión Contractual

REVISIÓN JURÍDICA

FERNANDO IREGUI MEJIA
Vicepresidente Jurídico