

Informe Ejecutivo de la gestión

Manuel Felipe Gutiérrez Torres

Presidente Agencia Nacional de Infraestructura
Bogotá D.C. 2022



Manuel Felipe Gutiérrez Torres

Presidente Agencia Nacional de Infraestructura



Calle 24A #59-42 Edificio T3 Torre 4 Piso 2
Ciudadela Empresarial Sarmiento Angulo,
Bogotá D.C.

www.ani.gov.co

2022

Contenido

1.	Temas Transversales	3
1.1.	Equidad de Género	4
1.2.	Transparencia	8
	a) Medidas de Transparencia en la Entidad	8
	b) Medidas de Transparencia en la contratación de proyectos	9
1.3.	Entes de Control	13
1.4.	Estrategias tecnológicas para la transparencia en la información: ANIscoPIO	10
2.	Mejoras Institucionales	23
2.1.	Bienestar en el Trabajo	24
2.2.	Gobierno Corporativo	27
3.	Gestión contractual de los proyectos	29
3.1.	Reactivación del programa de 4G	30
3.2.	Gestión de proyectos carreteros	33
	a) IP Malla Vial del Meta	33
	b) Santana Mocoa Neiva	37
	c) Perimetral de Oriente de Cundinamarca	41
	d) Popayán Santander de Quilichao	44
	e) IP Tercer Carril Bogotá Girardot	47
3.3.	Gestión de otros proyectos	49
	a) Ruta del Sol 3	49
	b) Ferrocarril del Pacífico	52
	c) Operación férrea de La Dorada- Chiriguaná	54
	d) Puerto Antioquia	55
4.	Procesos Sancionatorios y Defensa Judicial	57
4.1.	Procesos Sancionatorios	58
4.2.	Defensa Judicial	60
5.	Estructuración de la Quinta Generación de Concesiones	62
5.1.	Documento CONPES de 5G	63
5.2.	Proyectos 1 y 2 Ola	66
6.	Medidas frente al Covid-19	76
6.1.	Bioseguridad en la Entidad	77
6.2.	Bioseguridad en los proyectos	78
6.3.	Acuerdos transversales con los concesionarios	80



1.0 Temas transversales

1.1

Equidad de Género

La creación de un Equipo de Trabajo de Equidad de Género dentro de la Entidad es el primer paso para implementar un plan de trabajo claro y obtener avances importantes en materia de equidad de género. Además, resulta ser un paso fundamental en toda entidad comprometida a trabajar para cerrar las brechas de género.

Al llegar a la ANI, en noviembre de 2019, no existía un Equipo de Trabajo en Equidad de Género, por lo cual, las acciones de la Entidad en la materia se limitaban a hacer parte del Comité Sectorial para la Coordinación e Implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género en el Sector Transporte, creado mediante la Resolución 2830 de 2019. Por lo cual, si bien existían lineamientos sectoriales desde la cabeza del Sector Transporte, la aplicación de los mismos se dificultaba al no tener un equipo de trabajo robusto que pudiera atender los lineamientos sectoriales.

Adicionalmente, la creación del Equipo de Género en la ANI era esencial para tener un enfoque adicional, garantizar un avance en la materia desde las necesidades específicas de la ANI y avanzar hacia los más altos estándares en equidad de género.

En consecuencia, el Equipo de Trabajo para la Equidad de Género de la ANI fue creado el 19 de noviembre mediante la Resolución 1708 de 2019, y está constituido por un delegado de cada una de las áreas de la Entidad, esto es: Presidencia; Oficina de Comunicaciones; Vicepresidencia de Gestión Corporativa; Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno; Vicepresidencia Ejecutiva; Vicepresidencia de Gestión Contractual; Vicepresidencia de Estructuraciones; y Vicepresidencia Jurídica. Esto ha permitido que los delegados contribuyan activamente a que

las diferentes áreas y personal de la entidad conozca la política sectorial y nacional de género, conozca que existe un equipo que se encuentra trabajando para mejorar estos aspectos en la Entidad y se construya una cadena de agentes del cambio a favor de la equidad.

Como principales avances se destaca la encuesta diagnóstico en temas de equidad de género dentro de la Entidad y el sector. Puntualmente, la encuesta incluyó a personal de la ANI, de los concesionarios y las interventorías a cargo de la ANI. Esta encuesta ha sido un paso fundamental en la materia, pues nos ha permitido contar con un diagnóstico del sector que ha servido de base para la política sectorial y para la política de género de la ANI, a su vez estos datos nos permiten desarrollar acciones concretas y acordes a la realidad de la Entidad y del sector transporte.

La encuesta alcanzó 7.988 personas, entre personal de la Agencia, Concesionarios e Interventorías, de los cuales, el 44% se identifica con el género femenino, y el 56% con el género masculino. De los resultados de la encuesta se destacan los siguientes datos, entre muchos otros¹:

- El 77% de las mujeres cuentan con un grado de escolaridad técnica, tecnológica, profesional y especialización; de estas, la mayoría se encuentran en las siguientes ocupaciones: ingenieras (643), administración (287), contadores (219) y abogadas (212).

- Por su parte, los hombres cuentan con un nivel menor de escolaridad, el 62% de ellos cuentan con profesiones como ingeniería (1290), tecnólogos (114) y abogados (212).

- Adicionalmente, la encuesta evidenció que el 80% de las mujeres que devengan menos de 1 millón de pesos mensuales, o entre 1 y 3 millones de pesos mensuales llevan la carga económica del hogar.

- También vale la pena destacar que el 51% de las mujeres dedican semanalmente entre 1 a 3 horas en labores domésticas, frente al 44% de los hombres que dedican 1 hora o menos a este tipo de labores del hogar.

- Adicionalmente, se pudo identificar que en el 62% de los casos, se tiene una política de no discriminación o igualdad de oportunidad en el lugar de trabajo.

Por otro lado, la ANI empezó a hacer parte de la encuesta del Ranking PAR, Ranking que cuenta con la participación y medición de 910 empresas en todo Latinoamérica y busca que éstas se fortalezcan en materia de inclusión y equidad. La participación de la Entidad en el Ranking le permite obtener recomendaciones conforme a los más altos estándares en la materia, con el fin de implementar acciones de mejora y fortalecerse frente a las debilidades encontradas. Adicionalmente, permite hacer una comparación a nivel nacional de cómo nos encontramos entre las diferentes empresas y entidades que participan.

¹. El resultado de la encuesta es público y se puede consultar en el siguiente link:
<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrJoiYTdlZjdkMzgtMzMwZS00NGRILTgzMGZlY2RhNzcwZmM2Y2I0IiwidCI6IjcwZGM1N2VILWZINDYtNDI4Ni1iNjVlTFhZTIIMTI2YzAzZSIsImMiOiR9>

En el 2020 la ANI recibió una calificación de 42.51%, dejándonos en el puesto 37 de 50 a nivel nacional. Las principales recomendaciones fueron: i) crear una política de igualdad de género o reglamento interno en la materia; ii) fortalecer la política de prevención y hostigamiento sexual labora, incluyendo un procedimiento de sanción y medidas de protección al denunciante; y iii) promocionar actividades, talleres y/o charlas que fomenten el liderazgo de las mujeres.

Atendiendo esas recomendaciones, para el 2021 el Equipo de Género realizó múltiples campañas de sensibilización al interior de la Entidad, dentro de las cuales se puede destacar la divulgación de los resultados de la encuesta, socializar las recomendaciones de la Organización de Naciones Unidas (ONU) para garantizar y promover la igualdad, y talleres de nuevas masculinidades, entre otras. Además, los miembros del Equipo de Género se capacitaron con el curso en Gender Equality and Social Inclusion con el apoyo del Fondo de Prosperidad Británica de la Embajada Británica en Colombia y Palladium.

Adicionalmente se creó un sistema de atención y denuncia a casos de violencia contra las mujeres denominado “Botón púrpura”. Sumado a ello, el Equipo de Género consiguió apoyo de cooperación con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), para construir la Política de Equidad de Género de la Agencia Nacional de Infraestructura, la cual fue aprobada y adoptada como política institucional por el Comité Institucional de Gestión y Desempeño el 27 de diciembre de 2021.

Es por ello que para el 2021 la Agencia recibió una calificación de 60.12% en el Ranking PAR, lo

que demuestra un incremento significativo y resultados positivos gracias al trabajo comprometido frente a estos temas al interior de la Entidad.

Finalmente, es importante resaltar que desde la Presidencia de la ANI se ha realizado un importante trabajo en materia de equidad de género para trasladar estos impactos positivos a nuestros proyectos y tener un mayor alcance a nivel nacional. En consecuencia, en la minuta estándar de los contratos de la Quinta Generación de Concesiones (5G) se incluyeron cláusulas para fomentar la equidad de género en los proyectos de Asociaciones Público Privadas, la cual exige un porcentaje mínimo de vinculación de personal identificado con el género femenino en el proyecto por etapas. Así, para las etapas de Preconstrucción y Construcción se exige que el 10% del personal se identifique como mujer, y un 30% durante la etapa de Operación y Mantenimiento, además de un 30% para cargos directivos durante todas las etapas del proyecto; todo lo cual se encuentra asociado al esquema de multas del contrato en caso de incumplimiento de alguna de estas obligaciones.

Adicionalmente, las cuotas de género vienen acompañadas de la obligación de socializar y formar a las mujeres de la zona del área de influencia de los proyectos para este tipo de labores, además de implementar medidas de sensibilización en equidad de género y formación contra la violencia de género para todas las personas que trabajen en el proyecto. Para esto, en septiembre de 2021 se suscribió un Convenio Marco Interadministrativo entre el Servicio Nacional de Aprendizaje –SENA- y la ANI que le permitirá a los concesionarios formar y capacitar a las personas de la zona para las

labores necesarias en el proyecto, a través del portafolio de servicios del SENA.

• Logros

- Por medio de la Resolución 1708 de 2019 se creó el Equipo de Trabajo para la Equidad de Género en la ANI.
- Se realizó la encuesta de género para colaboradores de la ANI, concesionarios e interventorías, con una participación de 7.988 personas y será el diagnóstico base para la construcción de la política de género para la ANI.
- Se han realizado campañas de sensibilización en materia de equidad de género.
- Se implementó un canal de denuncias para casos de violencia contra las mujeres, denominado “Botón Púrpura”.

- Se recibió apoyo en materia de equidad de género del PNUD.
- La ANI hace parte del Ranking PAR y aumentó su calificación 18 puntos entre su primer y su segundo año como participante.
- Capacitación para los miembros del Equipo de Género en Gender Equality and Social Inclusion con el Fondo de Prosperidad Británica y Palladium.
- Adopción de la Política de Equidad de Género de la ANI.
- Cláusulas de equidad de género en los contratos de concesión de 5G.
- Convenio interadministrativo con el SENA.



1.2

Transparencia

a) Medidas de Transparencia en la Entidad

En diciembre del 2019, la ANI obtuvo el reconocimiento y certificación de la Organización Internacional de Normalización sobre la norma ISO 37001 de 2016 en materia de “Sistemas de Gestión Antisoborno” y cultura empresarial ética; siendo la primera entidad del país en obtener esta certificación.

Con ello, la Agencia es reconocida bajo esta certificación como una entidad con políticas de cumplimiento con altos estándares, sistemas de gestión adecuados en materia de integridad, y políticas antisoborno. Lo que al final se traduce en un sistema de gestión adecuado para evitar o mitigar los costos, riesgos y daños del soborno, además de promover la confianza, la transparencia y la seguridad en la contratación y ejecución de nuestros proyectos.

También se resalta que en octubre de 2019 la ANI obtuvo el puntaje más alto en los Índices de Transparencia y Acceso a la Información (ITA) de la Procuraduría General de la Nación, con un puntaje de 100/100 en 10 de los 12 ítems² que se evalúan y 90/100 en los dos restantes, para llegar a una puntuación general de 98 en el 2019, y manteniendo calificaciones de ese orden en los años subsiguientes.

Este Índice fue creado por la Procuraduría General de la Nación, con el respaldo de la Fundación Internacional y para Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas (FIIAPP) en cumplimiento de la Ley 1712 de 2014 “Ley de

2. Los 12 ítems son: normatividad, control, presupuesto, planeación, contratación, trámites y servicios, información de interés, accesibilidad a la web, instrumentos de gestión de información pública, mecanismos de contacto con el sujeto obligado y transparencia pasiva o la manera en que realmente puede la gente interactuar con la entidad (Mecanismos para interponer quejas y peticiones e informes de peticiones, por ejemplo).

Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional”, y puntualmente, el Índice realiza una evaluación objetiva, promueve la mejora constante en las Entidades y facilita el acceso a la información para las personas que quieran saber más sobre las organizaciones.

Por otro lado, la Entidad se encuentra implementando la Red Interinstitucional de Transparencia y Anticorrupción (RITA), protocolo de atención de denuncias cuya aplicación permite identificar y prevenir el riesgo de corrupción y, establecer un canal seguro de contacto con la ciudadanía para que entregue los reportes de posibles hechos de corrupción en la respectiva entidad o sector. Sus lineamientos e implementación hacen parte de los compromisos de carácter internacional en materia de transparencia, integridad y anticorrupción que acoge Colombia como miembro de la OCDE.

En ese sentido, la ANI adaptó su protocolo de atención de denuncias conforme al Manual RITA con el apoyo de la Secretaría de Transparencia, y su implementación permite establecer canales seguros para la recepción, análisis y gestión de los reportes por riesgos o actos de corrupción en la ANI.

Adicionalmente, mediante la Resolución 20204030006825 se modificó el Manual Específico de Funciones y Competencias de la Entidad, con el fin de incluir dentro de las funciones del Experto G3 Grado 08 asignado al Despacho del Presidente de la Agencia la función de liderar los procesos en materia de transparencia y anticorrupción. Con esto, se da un paso importante para asegurar que exista una persona dentro de la Entidad encargada de

ejecutar e implementar estrategias en materia de transparencia y lucha contra la corrupción. Sumado a lo anterior, se creó el Equipo de Trabajo para la Transparencia y Lucha Contra la Corrupción de la Agencia mediante la Resolución 20201000015725 del 1 de noviembre de 2020, lo cual ha sido un importante logro para garantizar un avance y fortalecer los estándares en materia de transparencia desde cada una de las áreas de la Entidad.

• Logros

- En diciembre de 2019 la ANI recibió la certificación ISO 37001 de 2016.
- Puntaje ITA más alto de las entidades públicas.
- Implementación de RITA.
- Se crea un rol específico para liderar los temas transparencia y anticorrupción.
- Se crea el Equipo de Trabajo para la Transparencia y Lucha Contra la Corrupción de la Agencia mediante Resolución 20201000015725 de 2020.

b) Medidas de Transparencia en la contratación de proyectos

La Entidad implementó el Mecanismo de Reporte de Alto Nivel (MRAN), mecanismo de recepción de quejas desarrollado por la OCDE, que en Colombia se promueve desde la

Secretaría de Transparencia, para ser aplicado en los procesos de licitación de 5G. El mecanismo está concebido como una manera de prevenir y detectar los casos de corrupción procurando, en la medida de lo posible, que los procesos de contratación pública sigan su curso. El objetivo del mecanismo no es necesariamente el inicio de un proceso penal, fiscal o disciplinario (aun cuando es una posibilidad), sino que busca emitir alertas tempranas sobre posibles actos de corrupción durante el proceso de contratación con el fin de prevenirlo, gracias a la coordinación entre un conjunto de organismos públicos para este propósito.

Con la implementación de este Mecanismo se busca realizar un primer filtro de las quejas por parte de la Secretaría de Transparencia y luego se trasladan al Comité de Expertos, compuesto por un técnico, un jurídico y un financiero; el cual se encarga de recibir y pronunciarse sobre quejas relacionadas con la transparencia del proceso de selección y establecer recomendaciones y/o acciones para los casos específicos, así como otorgar respuestas rápidas a los participantes mediante un mecanismo que genere seguridad y transparencia.

Por lo cual, el 10 de marzo de 2020 la ANI suscribió el Convenio No.006 con el Departamento Administrativo de la Presidencia de la República con el fin de dar aplicación al MRAN, abarcando todos los proyectos en etapa precontractual que defina la ANI para la contratación del programa de 5G. Adicionalmente, los expertos fueron contratados para la vigencia 2021 y 2022.

Para la aplicación del MRAN en 5G se acordó un protocolo con la Secretaría de Transparencia, el cual tiene 4 ejes de implementación, a saber:

i. Prevención: Busca desarrollar medidas y buenas prácticas que promuevan la transparencia y reduzcan el riesgo de incurrir en actos de corrupción.

ii. Detección y evaluación: Conocer, identificar y dar trámite a las entidades competentes de los reportes que puedan constituir actos de corrupción perpetrados por intervinientes en el proceso, y presentados por personas naturales o jurídicas que hagan parte de los procesos de contratación. Las conclusiones se ponen a consideración de las autoridades pertinentes, en caso de ser necesario, con el fin de que se tomen las medidas pertinentes.

iii. Mecanismo de reporte, confidencialidad y reacción: Acceso transparente y sencillo a los reportes MRAN, guardando la confidencialidad de la información, y garantizando imparcialidad de quienes analicen las situaciones.

iv. Socialización: Dar a conocer al sector público y privado los lineamientos MRAN y sus avances.

Por otro lado, la Entidad suscribió un Convenio Interadministrativo con la Unidad De Información y Análisis Financiero (UIAF), el Convenio tiene como fin fortalecer mecanismos para la prevención y detección de operaciones asociadas al lavado de activos y la financiación del terrorismo. Gracias a este Convenio, la ANI cuenta con herramientas para:

- Capacitar a los funcionarios de la ANI en temas de prevención y detección de operaciones asociadas al lavado de activos y la financiación del terrorismo.

- Establecer al interior de la ANI los procedimientos y controles internos adecuados para la prevención y detección de operaciones asociadas al lavado de activos y la financiación del terrorismo.
- Acompañar el proceso de adjudicación de los proyectos de la Quinta Generación de Concesiones, con el fin de prevenir y detectar operaciones asociadas al lavado de activos y la financiación del terrorismo.

Sumado a lo anterior, para los procesos de licitación de la Quinta Generación de Concesiones se contrató la firma evaluadora KONFIRMA, empresa que proporciona un acompañamiento a la Entidad en el análisis y respuesta a las observaciones presentadas por los proponentes, veedurías, entes de control y en general interesados en el proceso, frente al proceso de evaluación. De la mano de ello, presenta a la ANI los documentos que se requieran en cada una de las fases que componen la evaluación. De esta manera, el apoyo de un tercero en estos procesos fortalece la transparencia y la imparcialidad.

Además, la firma consultora cuenta con una metodología propia que permite analizar un sujeto en más de 340 fuentes de información públicas con el fin de detectar si representa un riesgo en materia de lavado de activos, financiación del terrorismo, soborno transnacional o si representa un riesgo reputacional que debe evidenciarse con el fin de tomar decisiones acertadas en materia de contratación. Adicionalmente, realizan un análisis que permite conocer en detalle la capacidad jurídica, financiera y técnica de los terceros con los que pretende relacionarse la ANI.

También funge como Comité Evaluador, analizando los documentos del proceso, evaluando el cumplimiento de los requisitos habilitantes, calificando las propuestas habilitadas, y presenta ante el Comité de Contratación de ANI el Informe de Verificación de Requisitos Habilitantes y el Informe Preliminar de Evaluación. Todo lo cual brinda herramientas adicionales para reducir al máximo los riesgos en los procesos de contratación de los proyectos.

Finalmente, en marzo de 2021 la ANI inició la implementación de los estándares del Infrastructure Transparency Initiative (CoST), con el apoyo del Fondo de Prosperidad Británica de la Embajada Británica en Colombia. Los estándares CoST son una de las principales iniciativas mundiales que promueven la divulgación y validación de información para mejorar la transparencia y la rendición de cuentas en la contratación de proyectos con recursos públicos, así como en todo el ciclo de vida de los proyectos, involucrando a entidades del gobierno, el sector privado y la sociedad civil.

La implementación de estos estándares ha permitido que la Agencia fortalezca aún más los mecanismos de difusión, participación y veeduría ciudadana, con estándares de transparencia más robustos, para promover la competencia y la participación de inversionistas. La alianza también permitió a la ANI contar con un diagnóstico de los procesos de contratación de sus proyectos frente al estándar CoST, con el fin de identificar e implementar las medidas necesarias para cumplir con las mejores prácticas internacionales del estándar.

Como resultado, la plataforma ANIscopio fue



mejorada, integrando el estándar CoST con los indicadores de seguimiento y publicidad, favoreciendo de esta manera los estándares de transparencia de los procesos de contratación para las Concesiones del Bicentenario. El cumplimiento de la totalidad de los indicadores del estándar CoST se encuentra en desarrollo por parte del equipo de Tecnología de la Agencia, ya que son más de 120 indicadores.

• Logros

- Implementación de MRAN.
- Convenio con la UIAF, para fortalecer medidas contra el lavado de activos y la financiación del terrorismo.
- Contratación de una firma evaluadora para brindar apoyo técnico a la ANI en los procesos de licitación de 5G.
- Implementación de estándares CoST.

1.3

Entes de Control

Teniendo en cuenta que la importancia de institucionalizar las buenas prácticas en la atención a los Entes de Control permite a la Entidad responder oportunamente todos los requerimientos elevados,

desde la Presidencia de la Agencia Nacional de Infraestructura se ha liderado la atención a los Entes de Control y se buscó la debida articulación entre vicepresidencias, con el fin de facilitar el ejercicio de control y el desarrollo de las funciones que, por mandato constitucional, le son otorgadas a los diferentes Entes de Control.

Entendiendo las funciones de los Entes de Control, la Agencia Nacional de Infraestructura está al servicio de los intereses generales del Estado y sus funciones las desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad; es por ello que en cumplimiento de estos principios se institucionalizaron todas las buenas prácticas que le permiten a la ANI actuar con sentido de oportunidad, precisión, cumpliendo todas las formalidades y los objetivos de los requerimientos elevados por los Entes de Control, de tal forma que se le brindaran a ellos respuestas claras, soportadas, verificables y en los términos concedidos para tal fin.

Gracias a las buenas prácticas implementadas y lideradas desde la Presidencia de la ANI, con corte al 31 de diciembre de 2021 (Tabla No. 1), los hallazgos formulados por la Contraloría General de la República se han reducido año a año, evidenciando así una reducción en los hallazgos formulados en el 2021 del 56,16%. Esto se puede evidenciar en la siguiente tabla:

Vigencias	Cumplidos	En Término	TOTAL GENERAL
2018	50	2	52
2019	65	15	80
2020	55	18	73
2021	20	21	41
2022	-	21	21
TOTAL	190	77	267

Tabla No. 1. Hallazgos de la Contraloría por años (Elaboración Propia).

Todos los hallazgos formulados en el periodo comprendido entre el 1° de enero de 2018 y el 15 de junio de 2022 fueron incorporados al Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) y estos fueron comunicados a la ANI por la Contraloría como resultado de las diferentes actuaciones adelantadas en el marco de las funciones del Ente de Control, actuaciones tales como: la Auditoria al Programa 4G, las Auditorías Financieras, las Auditorías de Cumplimiento, las Actuaciones Especiales de Fiscalización, la Atención de Denuncias Ciudadanas y de los Derechos de Petición.

Teniendo en cuenta lo anterior, los hallazgos y el Balance del Plan de Mejoramiento Institucional para el periodo comprendido entre el 1° de enero de 2018 y el 15 de junio de 2022 es el siguiente:

Vicepresidencias	Hallazgos	%
Vicepresidencia Ejecutiva	94	35,21%
Compartidos (*)	47	17,60%
Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno	36	13,48%
Vicepresidencia de Gestión Corporativa	29	10,86%
Vicepresidencia Jurídica	22	8,24%
Vicepresidencia de Gestión Contractual	21	7,87%
Vicepresidencia de Estructuración	12	4,49%
Ministerio de Transporte	6	2,25%
TOTAL	267	100%

Tabla No. 2. Hallazgos formulados por la Contraloría por Vicepresidencias (Elaboración Propia).

(*) Detalle de los Hallazgos Compartidos		TOTAL
VP de Planeación, Riesgos y Entorno - Vicepresidencia Ejecutiva		19
VP de Gestión Corporativa		5
VP Ejecutiva - VP de Planeación, Riesgos y Entorno		4
VP de Gestión Contractual - VP Ejecutiva		3
VP de Gestión Contractual - VP de Planeación, Riesgos y Entorno		2
VP de Planeación, Riesgos y Entorno - VP Ejecutiva - VP Estructuración		2
Oficina de Control Interno - VP de Gestión Corporativa		1
VP de Gestión Corporativa - VP de Planeación, Riesgos y Entorno		1
VP Ejecutiva - Oficina de Control Interno		
VP de Gestión Corporativa - VP de Planeación, Riesgos y Entorno		1
VP de Gestión Corporativa - VP Ejecutiva		1
VP de Gestión Corporativa - VP Jurídica		1
VP Estructuración - VP Ejecutiva - VP Gestión Contractual - VP de Gestión Corporativa		1
VP de Gestión Corporativa - VP Ejecutiva - VP gestión Contractual		1
VP de Planeación, Riesgos y Entorno - VP de Gestión Corporativa		1
VP Ejecutiva - VP de Gestión Contractual		1
VP Ejecutiva - VP de Gestión Contractual - VP Estructuración		1
VP Ejecutiva - VP de Gestión Corporativa		1
VP Jurídica - VP de Gestión Corporativa		1
TOTAL		47

Tabla No. 3. Detalle de los hallazgos compartidos (Elaboración Propia).

Ahora bien, es importante tener en cuenta que un hallazgo es un hecho relevante que resulta del ejercicio de comparar una situación detectada por el Ente de Control con el “deber ser”; así mismo, los hallazgos pueden ser: i) administrativo, ii) con presunta incidencia disciplinario, iii) con presunta incidencia fiscal y; iv) con presunta incidencia penal.

Teniendo claro lo anterior, de los 267 hallazgos formulados por la Contraloría, en el periodo comprendido entre el 1° de enero de 2018 y el 15 de junio de 2022, el 43,82% fueron hallazgos administrativos, el 49,44% hallazgos administrativos con presunta incidencia disciplinaria, el 6,37% hallazgos con presunta incidencia fiscal y el 0,37% hallazgos administrativos con presunta incidencia penal; tal y como se puede evidenciar a continuación.

Vicepresidencias	Admin.	Discp.	Fiscal	Penal	TOTAL
Vicepresidencia Ejecutiva	29	57	8	-	94
Compartidos (*)	25	21	1	-	47
Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno	21	14	1	-	36
Vicepresidencia de Gestión Corporativa	16	11	2	-	29
Vicepresidencia Jurídica	8	11	3	-	22
Vicepresidencia de Gestión Contractual	5	14	2	-	21
Vicepresidencia de Estructuración	7	4	-	1	12
Ministerio de Transporte	6	-	-	-	6
TOTAL	117	132	17	1	267
	43,82%	49,44%	6,37%	0,37%	100%

Tabla No. 4. Incidencia de los hallazgos formulados por la Contraloría por Vicepresidencias (Elaboración Propia).

Con relación al seguimiento y control de los hallazgos formulados en el periodo comprendido entre el 1° de enero de 2018 y el 15 de junio de 2022 es importante manifestar que el 32,21% de los hallazgos se encuentran Efectivos, es decir, 86 hallazgos ya fueron cumplidos, revisados por la Contraloría General de la República o por la Oficina de Control Interno y declarados efectivos; así mismo, el 67,79% de éstos están vigentes, es decir, 181 hallazgos están en término y los Planes de Mejoramiento propuestos por las diferentes vicepresidencias están en ejecución y en proceso cumplimiento, con el fin de que estos sean declarados efectivos.

Vicepresidencias	Vigentes	Efectivos	TOTAL HALLAZGOS
Vicepresidencia Ejecutiva	67	27	94
Compartidos (*)	25	22	47
Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno	28	8	36
Vicepresidencia de Gestión Corporativa	12	17	29
Vicepresidencia de Gestión Contractual	11	10	21
Vicepresidencia Jurídica	20	2	22
Vicepresidencia de Estructuración	12	-	12
Ministerio de Transporte	6	-	6
TOTAL	181	86	267

Tabla No. 5. Efectividad de los hallazgos de la Contraloría por Vicepresidencias (Elaboración Propia).

Así mismo, de los 181 hallazgos que se encuentran vigentes (con corte al 15 de junio de 2022), el 57,46% de los hallazgos se encuentran cumplidos, es decir, las respectivas vicepresidencias ya cumplieron con los Planes de Mejoramiento propuestos y éstos están a la espera de que sean declarados efectivos por parte de la Contraloría o de la Oficina de Control Interno; sin embargo, es importante mencionar que el 42,54% de los hallazgos que están vigentes están “En término” y en ejecución de los respectivos Planes de Mejoramiento.

Vicepresidencias	Cumplidos	En Término	Vigentes
Vicepresidencia Ejecutiva	38	29	67
Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno	18	10	28
Compartidos (*)	15	10	25
Vicepresidencia Jurídica	12	8	20
Vicepresidencia de Gestión Corporativa	8	4	12
Vicepresidencia de Estructuración	6	6	12
Vicepresidencia de Gestión Contractual	3	8	11
Ministerio de Transporte	4	2	6
TOTAL	104	77	181

Tabla No. 6. Hallazgos vigentes por Vicepresidencias (Elaboración Propia).

Al 15 de junio de 2022, los hallazgos que se encuentran vigentes, de conformidad con su incidencia son:

Vicepresidencias	Admin.	Discp.	Fiscal	Penal	TOTAL
Vicepresidencia Ejecutiva	22	40	5	-	67
Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno	17	10	1	-	28
Compartidos (*)	15	9	1	-	25
Vicepresidencia Jurídica	8	10	2	-	20
Vicepresidencia de Gestión Corporativa	8	4	-	-	12
Vicepresidencia de Estructuración	7	4	-	1	12
Vicepresidencia de Gestión Contractual	3	7	1	-	11
Ministerio de Transporte	6	-	-	-	6
TOTAL	86	84	10	1	181
	47,51%	46,41%	5,52%	0,55%	100%

Tabla No. 7. Incidencia de los hallazgos vigentes al 15 de junio de 2022 (Elaboración Propia).

• Logros

- El 32,21% de los hallazgos se encuentran Efectivos y el 67,79% restante están vigentes, de estos últimos, el 57,46% de los hallazgos se encuentran cumplidos y el 42,54% de los hallazgos restantes están “en término”. Todo lo cual, demuestra la buena gestión realizada.



Mar 1

1.4

Estrategias tecnológicas para la transparencia en la información: ANIscoopio

Consciente de la necesidad que tiene el Estado de desarrollar e implementar herramientas eficaces para luchar contra la corrupción, garantizar la transparencia y promover la participación ciudadana, con estrategias que no estén limitadas a la promulgación de normas jurídicas, sino a acciones dinámicas que permitan consolidar altos niveles de transparencia y participación en la asignación y ejecución de contratos públicos, encontramos las herramientas tecnológicas como nuestro principal aliado para fortalecer la transparencia. En consecuencia, se creó y se desarrolló la plataforma Aniscoopio:

<https://aniscoopio.an.gov.co/>

Aniscopio es la plataforma tecnológica mediante la cual la Agencia Nacional de Infraestructura registra la información producto de la gestión y avance de los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la ANI. También es el mecanismo por el cual se proporciona la información a la ciudadanía de manera clara y transparente para facilitar los ejercicios de participación ciudadana, así como también representa la gestión articulada con otras entidades para entregar y recibir información a través de los mecanismos de interoperabilidad que se han implementado, por ejemplo con el Ministerio de Transporte. De igual forma, el sistema permite la participación de diferentes actores con el fin de registrar y validar la información, incluyendo a los concesionarios, las interventorías y los diferentes equipos de la Agencia.

Lo anterior permite que la información esté disponible y actualizada para los usuarios interesados, ya sean empresas del sector público o privado, academia y/o entidades de control. De la mano de este desarrollo tecnológico se implementan estrategias y mecanismos de seguridad de la información; así como también el cumplimiento al marco normativo que nos regula tanto para la publicación de información, como para generar procesos internos seguros y eficientes en la ANI, facilitando la toma de decisiones basadas en datos.

La información en la plataforma Aniscopio se presenta a través de reportes y tableros dinámicos que facilitan la interpretación de la información, vistas geográficas para georreferenciar los ejes viales con sus respectivas unidades funcionales, los puertos, los aeropuertos, así como los tipos de intervención, y los peajes, entre otros. Todos los cuales hacen uso de tecnologías de la cuarta revolución industrial (4RI), permitiendo el análisis de la información de modo consolidado y/o a nivel de detalle en sus características.

La plataforma Aniscopio se encuentra respaldada por una infraestructura en la nube la cual es escalable, sostenible, con adaptabilidad a las necesidades de procesamiento, compatibilidad con las nuevas tecnologías y con un esquema de seguridad y copias de respaldo suficiente para ofrecer disponibilidad de la información de manera oportuna e íntegra. Se encuentra integrada al portal web de la Entidad, con control de acceso y administración centralizada para gestionar permisos de acceso a la información de acuerdo con la seguridad y privacidad definida para cada grupo de datos.

Durante este cuatrenio se han desarrollado 32 módulos de información en la plataforma, de los cuales se destacan los siguientes.

i. Módulo de información general de los proyectos carreteros.

ii. Módulo de avances de proyectos carreteros. El módulo de avances de proyectos carreteros permite reportar el avance de los tipos de intervención tanto en porcentaje como por longitud y calcular según las fórmulas preestablecidas de la metodología con los factores de ponderación el avance por unidad

funcional de todo el proyecto. Para acceder al módulo se debe ingresar a: <https://aniscopio.ani.gov.co/> y registrarse, después seleccionar el modo de transporte carretero y el proyecto, allí se despliega el botón de avances de proyecto de acuerdo con el filtro seleccionado.

iii. Módulo de información financiera de los proyectos carreteros.

iv. Módulo de interoperabilidad con el Ministerio de Transporte. Este módulo permite compartir la información de los proyectos modo carretero en cuanto a su información general, contrato, interventoría, información técnica y avances. Los cuales permiten alimentar al sistema GPI del Ministerio de transporte. Este desarrollo cuenta con seguridad basada en usuario, llave y token así como también el manejo de Auditorias.

v. Módulo de peajes y tráfico diario. El Módulo tráfico de peajes permite realizar la carga del tráfico diario de los peajes a cargo de la Agencia, con el fin de realizar el análisis de información de tráfico, y así apoyar los procesos de estructuración, planeación y gestión de los proyectos a cargo de la ANI.

Con la información que se encuentra en la plataforma es posible:

- Centralizar la información de tráfico en las vías primarias y secundarias de la red nacional.
- Generar y automatizar la analítica descriptiva de la información de tráfico.
- Crear un modelo de transporte nacional para hacer análisis prospectivos y predictivos.

vi. Módulo de información general para el modo férreo. El módulo de información general

para modo férreo detalla los corredores férreos a cargo de la ANI, dentro de la información que se presenta en dicha ficha se incluye el objeto contractual, la fecha de suscripción del contrato, el acta de inicio, la fecha de terminación del contrato, el valor de contrato, el listado de accionistas, el listado de los interventores y los documentos contractuales.

vii. Módulo de información general para el modo aeroportuario. El módulo de información general para modo aeroportuario detalla cada una de las 6 concesiones con sus respectivos aeropuertos, dentro de la información que se presenta en dicha ficha está el objeto contractual, la fecha de suscripción del contrato, el acta de inicio, la fecha de terminación del contrato, el valor de contrato, el listado de accionistas, así como los interventores.

viii. Módulo de información general para el modo portuario. El módulo de información general para el modo Portuario se integra con herramientas Office 365 y SharePoint creando una solución que permite centralizar la información del Banco de proyectos del modo portuario, compuesta por las siguientes dimensiones: general, contractual, técnica, financiera, seguimiento a la gestión e inversión de los proyectos.

ix. Módulo de proyectos 5G. Este módulo permite acceder a la ficha de los proyectos que se encuentran en estructuración, pertenecientes a la Quinta Generación de Concesiones. Este módulo también permite acceder a la Ficha de Sostenibilidad de los Proyectos, que a la fecha se encuentra en desarrollo y se puede observar para 5 proyectos piloto: Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó, Canal

del Dique, Malla Vial del Valle del Cauca, Pasto-Rumichaca, y Tren Dorada-Chiriguaná.

x. Módulo de trámites ambientales. Este módulo aplica para los 4 modos de transporte a cargo de la ANI (Carretero, Puertos, Férreo y Aeropuertos), y cuenta con las siguientes funcionalidades:

- Búsqueda de tramites por diferentes criterios (id, prioridad, radicado, compromiso, autoridad, estado, fecha);
- Manejo de trazabilidad del seguimiento de la información;
- Manejo de seguimiento a los responsables;
- Paginación de información mejorando el uso y navegación;
- Creación de informe gerencial de los tramites ambientales;
- Permite la creación de un trámite a múltiples unidades funcionales o a todo el proyecto;
- Estandarización y tipificación de los campos solicitados;
- Validación de datos requeridos o con tipos de datos errados.

xi. Módulo de temas de gestión. El módulo de temas de gestión permite reportar de manera ejecutiva el estado de los diferentes componentes, problemáticas y retos categorizados por área, que afrontan los proyectos en su ciclo de vida. Para acceder al módulo se debe ingresar a: <https://aniscopio.ani.gov.co/> y registrarse, después seleccionar el modo de transporte y el proyecto, allí se despliega el botón temas de gestión.

xii. Modulo de gestión predial. El módulo predial está compuesto por la estructuración espacial de los predios asociados a los proyectos

4G carreteros, presenta el reporte dinámico, que permite la consulta de los predios tanto por su código predial como por el nombre del proyecto, entre otros criterios de búsqueda. Así mismo, es posible consultar información de los predios administrados por el IGAC, para la consulta de los administradores prediales de la ANI. Que permite una vista general de terceros e imágenes satelitales, como insumo de información para la toma de decisiones.

xiii. Módulo Covid-19. El módulo de COVID le permite a los concesionarios reportar el reinicio de las obras y el seguimiento de protocolos de bioseguridad establecidos a causa de la pandemia generada por el Covid-19. Allí se registra el cumplimiento de dichos protocolos, el estado y las acciones de articulación, así también para el seguimiento de protocolos se reporta en un periodo de tiempo los trabajadores que se encuentran laborando, si presentan alguna sintomatología y las medidas implementadas en tales casos.

xiv. Módulo de agendamiento de citas. El módulo de Agendamiento permite asignar citas para el ingreso a las instalaciones de la ANI por parte de terceros para ser atendidos por turnos controlando el aforo establecido en el marco normativo en las jornadas habilitadas para tal fin.

xv. Módulo de contratación. El módulo de contratación permite gestionar los contratos de la entidad, diligenciar la información básica de un contrato, el supervisor o supervisores a cargo, toda la información referente al contratista, sus fuentes de financiación, las garantías del contrato y obligaciones. Una vez el contrato se encuentre creado el sistema permite la creación del plan de pagos y el reporte de novedades

como adiciones, prorrogas, terminaciones anticipadas, entre otras.

xvi. Módulo de pagos a contratistas. El módulo de pagos a contratistas permite que éstos generen su informe directamente en el sistema, se encuentra articulado con el módulo de contratos para la información base del pago (contrato, plan de pagos, obligaciones, novedades, asignación y aprobación), de tal forma que permite seguir el flujo del proceso que involucra la generación del informe con las actividades realizadas para cada periodo de pago, el registro y cargue de información complementaria como: obligaciones contractuales, beneficios tributarios y soportes del pago a realizar, continúa con la revisión del supervisor designados para emitir la certificación de cumplimiento, y posteriormente entrega la información a la dependencia administrativa y financiera para realizar el pago correspondiente.

xvii. Módulo de seguimiento a planes. Los indicadores de gestión de la Agencia Nacional de Infraestructura, este módulo permite ver los objetivos y metas que la ANI se ha propuesto para cada anualidad, su avance en cada reporte. Facilita la consolidación de gestión para el reporte a los entes de control y demás interesados.

• Logros

- Desarrollo in-house de la plataforma ANIscopio, con más de 32 módulos que generan eficiencias y contribuyen a la transparencia en los procesos y gestión de la Entidad.



2.0 Mejoras Institucionales

2.1

Bienestar en el Trabajo

Los colaboradores de la Agencia Nacional de Infraestructura son el mejor activo de esta Entidad, por eso, se han realizado todos los esfuerzos para contribuir a un entorno laboral saludable con la búsqueda de calidad de vida, exaltando la labor del funcionario, intensificando una cultura que genere un sentido de pertenencia y motivación en los servidores y colaboradores de la Agencia. Por esto, para mejorar las condiciones de bienestar en el trabajo se realizaron adecuaciones a las instalaciones de la ANI, las cuales fueron entregadas en diciembre de 2020. Estas adecuaciones incluyen la creación de una zona de bienestar, en donde los colaboradores de la ANI pueden dejar a sus hijos menores; lo que permite crear espacios en donde las responsabilidades de cuidado de los hijos no sean un obstáculo para el cumplimiento de las responsabilidades laborales.

Adicional a la zona de bienestar se adecuó una sala de lactancia en donde las colaboradoras, las compañeras de colaboradores de la ANI, así como las mujeres en estado de lactancia que se encuentren en las instalaciones de la ANI por motivos de trabajo, podrán hacer uso de ese espacio para la extracción y conservación de la leche materna.

Teniendo en cuenta los retos de la virtualidad, impuestos ante la pandemia generada por el Covid-19 y las medidas de restricción a la movilidad, hemos impulsado la implementación del Teletrabajo en la ANI. Para el efecto, se realizó un diagnóstico jurídico, organizacional y tecnológico de la Entidad, se formuló el Plan General del Proyecto de Teletrabajo, y se diseñó el Formato de Solicitud de Incorporación en la Modalidad de Teletrabajo.

Con lo anterior, en el mes de septiembre de 2020 se realizó una convocatoria para hacer un plan piloto de implementación con 12 servidores públicos, de los cuales 11 cumplieron con los criterios establecidos (verificación de cumplimiento de requisitos tecnológicos, y verificación de los puestos de trabajo por parte de la ARL). A los 11 servidores seleccionados, se les confirió la posibilidad de trabajar bajo la modalidad de teletrabajo autónomo por un término de 4 meses mediante acto administrativo, y la evaluación de esta Prueba Piloto arrojó los siguientes resultados:

- El 54% de los encuestados prefiere realizar las actividades en alternancia es decir 2 días en la entidad y 3 días en casa; el 41% prefiere realizar el teletrabajo en la modalidad de autónomo (5 días en casa) y el 5% prefiere realizar las actividades únicamente en la oficina.
- Ahorrar tiempo de desplazamiento es la razón más votada por la cual los servidores públicos prefieren desarrollar sus funciones en la modalidad de teletrabajo, con un 48,8%.
- El 100% de los teletrabajadores cumplieron con las actividades asignadas y atendieron oportunamente los requerimientos asignados.
- De acuerdo con la evaluación de los jefes inmediatos, el 50% considera que el teletrabajador debe relacionarse con sus compañeros de trabajo en las instalaciones de la Entidad para el adecuado ejercicio de sus funciones, el 33% considera que debe relacionarse parcialmente y el 17% considera que no es necesario relacionarse con sus compañeros en las instalaciones de la Agencia para el adecuado cumplimiento de sus funciones.
- El 100% de los jefes inmediatos considera que el trabajo suplementario (3 días en la oficina y 2 días en casa) es la modalidad de teletrabajo que se debe implementar en la entidad.

A su vez, se delegó en la Vicepresidencia de Gestión Corporativa la competencia para suscribir los actos administrativos de carácter particular que confieren la modalidad de teletrabajo, y ya se cuenta con un proyecto de resolución que confiere la modalidad de teletrabajo.

Adicionalmente, está en trámite el procedimiento y el formato para implementar el Trabajo en Casa, en el marco de la Ley 2088 de 2021. El trabajo en casa se entiende como la habilitación para desempeñar las funciones fuera de la sede de la Entidad, cuando se presenten circunstancias ocasionales, excepcionales o especiales que impidan que el trabajador pueda realizar sus funciones en su lugar de trabajo, hasta por un término de tres meses prorrogables por un término igual por una única vez.

Durante el 2020 el equipo de Compensar realizó una evaluación al clima organizacional de la Entidad y se pudo encontrar que el índice general del clima organizacional es de 90.5/100, el puntaje más alto de las entidades públicas con las que trabaja Compensar, calificando a la ANI con un ambiente laboral ideal. Como medida para mantener y fortalecer el clima organizacional se implementó la Escuela de Liderazgo con capacitaciones al presidente, vicepresidentes y gerentes de la Agencia, con el fin de fortalecer sus capacidades como líderes, y mejorar sus habilidades en el manejo de grupos y trabajo en equipo.

Durante el 2021 y 2022 se ha dado continuidad a la Escuela de Liderazgo, con el fin de mantener este reconocimiento y ampliar la participación no solo a nivel directivo sino también al nivel asesor, con el objetivo de continuar fortaleciendo la cultura de liderazgo y brindar herramientas para que los colaboradores mejoren sus habilidades de liderazgo.

Además, en el 2021 se realizó la encuesta de Clima Organizacional con el Instituto Great Place to Work (GPTW) firma mundial especializada en

la transformación organizacional. Los resultados de esta encuesta permitieron certificar a la Agencia como un “Great Place to Work”, con un resultado muy sobresaliente, lo que demuestra que la ANI es un empleador excepcional en el país. Este sello de calidad reconoce todo lo que brinda la Entidad en términos de bienestar y con ello la convicción de construir un mejor lugar para trabajar, asimismo es un reconocimiento para todos los colaboradores de la Agencia que han hecho esto posible.

• Logros

- Creación de una zona de bienestar y de lactancia.
- Implementación del teletrabajo y trabajo en casa.
- Índice general de clima organizacional de Compensar con un puntaje de 90.5 en 2020, el más alto en la historia de la ANI.
- Capacitaciones y fortalecimiento de capacidades de liderazgo y trabajo en equipo.
- Certificación Great Place to Work en 2021.

2.2

Gobierno Corporativo

Seguir fortaleciendo la institucionalidad y la transparencia de la Agencia es uno de los asuntos más importantes, cuyos beneficios tienen un impacto directo en la correcta ejecución de nuestros proyectos y en el adecuado funcionamiento de la Entidad, con los más altos estándares internacionales. Así, para el fortalecimiento del gobierno corporativo la ANI consiguió el apoyo del Fondo de Prosperidad Británico y la CAF, con el objetivo de apoyar la formulación de un programa de gobierno corporativo que mejore los estándares y procesos administrativos de la Agencia. Gracias a este apoyo, el 31 de octubre de 2019 se firmó el convenio de cooperación técnica no reembolsable, el cual contó con recursos del Fondo de Prosperidad del Gobierno Británico por \$278.500,00 dólares y el acompañamiento técnico de la CAF por 36 meses.

Posteriormente, en diciembre de 2019 se adjudicó el proyecto a la firma de consultoría Ernst & Young (EY), para desarrollar el proyecto de implementación de gobierno corporativo en la ANI.

Durante el proceso de fortalecimiento del gobierno corporativo los consultores realizaron un diagnóstico de la Entidad identificando los principales riesgos, y se llevó a cabo un ejercicio de benchmarking teniendo en cuenta el contexto de la ANI con el fin de identificar los marcos de referencia líderes en gobierno corporativo y diseñar un modelo de gobierno corporativo para la Entidad integrando las mejores prácticas internacionales. Con lo anterior, se plantearon y priorizaron acciones de mejora de gobernanza corporativa las cuales se encuentran reflejadas en 25 entregables.

Las recomendaciones para el fortalecimiento del Gobierno Corporativo de la ANI consisten principalmente en robustecer el Consejo Directivo como máxima autoridad en la Entidad con una mayoría de miembros independientes. Adicionalmente, se busca fortalecer la gestión de los riesgos institucionales y de los proyectos, una adecuada gestión de la información y la gestión del conocimiento como memoria institucional para el buen desarrollo de los procesos, además de implementar políticas de compliance, transparencia e integridad; todo lo cual redundará en fortalecer la buena gestión, la transparencia y la toma de decisiones con criterios de equidad y sostenibilidad. Estas recomendaciones se pueden identificar en los 5 pilares que componen el proyecto, a saber:

1. Institucional: Define el ámbito de acción de la entidad y de su Consejo Directivo, para lo cual se modifica el decreto de creación de la Entidad mediante el Decreto 746 del 13 de mayo de 2022, modificando la estructura orgánica de la Agencia incorporando las mejores prácticas del Gobierno Corporativo en las funciones del Consejo Directivo y la Alta Dirección, además de crear y poner en funcionamiento órganos de coordinación y asesoría. Todo lo cual redundará en el fortalecimiento de los principios de transparencia, igualdad, responsabilidad social, sostenibilidad e inclusión, y adecuada gestión de los riesgos.

2. Consejo Directivo: Aborda aspectos sobre la composición y organización del Consejo Directivo, la independencia de algunos de sus miembros, la selección de miembros, los comités especializados, la evaluación, y la capacitación, entre otros aspectos.

3. Gestión de Riesgos: Aborda aspectos relacionados con la identificación, gestión y control de riesgos (institucionales y de los proyectos), así como lo referente a la política de integridad y cumplimiento, la creación del Comité de Auditoría y Riesgos, gestión de riesgos, auditoría interna, auditoría independiente, y obligaciones ante entes reguladores y fiscalizadores.

4. Gestión de Información: Política de información, transparencia y reportes voluntarios emitidos por la Entidad, además de la gestión del conocimiento de la ANI.

5. Sostenibilidad: Desarrolla el fortalecimiento de la gestión con grupos de interés y minorías, para promover la participación social y fortalecer los sistemas de veeduría. Además de contemplar medidas de gestión

medioambiental, responsabilidad social, igualdad de género e inclusión social.

El fortalecimiento de gobierno corporativo de la Agencia fue ampliamente socializado y estuvo acompañado de un ejercicio robusto de retroalimentación, para lo cual se ejecutó un taller externo con Concesionarios e Interventorías que tuvo una participación de 87 personas; y un taller interno con 300 colaboradores de la ANI. Estos talleres cumplieron con el objetivo de socializar la propuesta de modificación del Gobierno Corporativo y sensibilizar acerca de la incorporación de consideraciones de género e inclusión social. Sumado a ellos se realizaron mesas de trabajo internas y externas, en esta última contando con la participación y el apoyo de la Secretaría Distrital de la Mujer, la Secretaría Distrital de Integración Social, la Agencia para la Reincorporación y Normalización y las Universidades del Rosario, Javeriana y CESA.

Todos estos componentes se encuentran en proceso de implementación.

• Logros

- Contratación y ejecución del proyecto para el fortalecimiento del gobierno corporativo de la ANI.
- Expedición del Decreto 746 del 13 de mayo de 2022.



3.0

Gestión Contractual de los proyectos

3.1

Reactivación del programa 4G

A partir de noviembre de 2019, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) ha enfocado todos sus esfuerzos en la reactivación de los proyectos que se encontraban paralizados o con inconvenientes de gestión contractual, lo cual ha permitido garantizar la continuidad de la ejecución de los proyectos correspondientes a la Cuarta Generación de Concesiones Viales (4G) en Colombia.

Precisamente, esto se ha demostrado con los resultados de gestión del programa, considerando los porcentajes de avance promedio. Para agosto de 2018, el porcentaje promedio de avance de los 29 proyectos que corresponden al programa de 4G se encontraba en tan solo un 16,09%. Luego, para noviembre de 2019, se encontraba en 35,23%, y por último a 30 de junio de 2022 cuenta con un promedio de ejecución de 66,82%. Esto también se ha reflejado en términos de inversión, pues de acuerdo con las estimaciones de la Agencia a la fecha se han invertido \$34,24 billones (pesos de 2021) del total de \$49.74 billones de inversión en CAPEX del programa, de los cuales \$25,94 billones han sido invertidos entre agosto de 2018 y 30 de junio de 2022.

Con esta inversión hemos logrado mantener activos más de 60 mil empleos en el país, dinamizando así la economía en las regiones, generando progreso y desarrollo para el bienestar de los colombianos.

Asimismo, en materia de cierres financieros, desde agosto de 2018 se han logrado 12 cierres financieros de los proyectos de la Cuarta Generación de Concesiones, los cuales han asegurado recursos por un monto equivalente a \$12.3 billones de pesos para la ejecución de las obras de estos proyectos.

El primero de ellos fue (i) Bucaramanga Barrancabermeja Yondó el 25 de octubre de 2018 por un monto superior a los 1.7 billones de

pesos. Luego, a este proyecto se sumaron también los cierres financieros de (ii) Autopista al Mar 1; (iii) Pasto Rumichaca; (iv) Autopista al Mar 2; (v) Accesos Norte; (vi) Puerta de Hierro Cruz del Viso; (vii) Pamplona Cúcuta; (viii) Vías del Nus; (ix) Autopista Conexión Pacífico 1; (x) Autopista al Río Magdalena II; (xi) Cambao Manizales; y por último (xii) Malla Vial del Meta, el más reciente en obtener financiación del programa 4G, el 25 de abril de 2022 por 590 mil millones de pesos.

Además, es importante resaltar que durante este gobierno algunos concesionarios que ya habían logrado sus cierres financieros también lograron refinanciar sus operaciones de deuda. Estos proyectos son (i) Girardot Honda Puerto Salgar; (ii) Autopista Conexión Pacífico II; (iii) Puerta de Hierro Cruz del Viso; y (iv) Pasto Rumichaca. Estos proyectos han suscrito operaciones de refinanciación por un monto equivalente a 3.6 billones de pesos.

De esta manera, 23 de 29 proyectos del Programa de 4G han logrado sus cierres financieros, dado que otros 11 proyectos lo habían logrado antes de agosto de 2018.

La importante gestión de reactivación y de ejecutar los proyectos de infraestructura de transporte construyendo sobre lo construido nos ha permitido entregar obras importantes para el desarrollo económico y social de Colombia. A 30 de junio de 2022 hemos entregado 10 megaproyectos de 4G: (i) Girardot-Honda-Puerto Salgar, (ii) Puerta de Hierro-Cruz del Viso, (iii) Cartagena-Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad, (iv) Transversal del Sisga, (v) Pacífico 2, (vi) Vías del Nus, (vii) Autopista al Mar 1, y (viii) Neiva-Espinal-Girardot, (xi) Conexión Norte, y (x) Chirajara - Fundadores; otros muy cerca a terminarse o con el camino

viabilizado para que las obras se ejecuten y puedan entregarse a los colombianos

Estos resultados se han logrado consolidar gracias a la adecuada gestión contractual de cada uno de los proyectos a cargo de la Agencia, la coordinación interinstitucional para solucionar las problemáticas que paralizan los proyectos y llegar a soluciones que permitan viabilizar la reactivación de los proyectos con el acompañamiento de los entes de control. Al tiempo que se fortaleció el trabajo con autoridades locales, comunidades y veedurías regionales en el país que fueron claves para avanzar en la premisa de concluir, concluir, concluir.

Por lo anterior, gracias a esta gestión la Agencia Nacional de Infraestructura ha recibido grandes reconocimientos, destacando el premio otorgado en Nueva York por IJGlobal a mejor Entidad del Sector Público en América Latina.

Por estos motivos, en el presente informe se hará un breve recuento de las actividades de gestión relevantes para los proyectos trascendentales para lograr esa meta de reactivación del Programa de Cuarta Generación de Concesiones (4G). Destacando los siguientes proyectos: (i) Malla Vial del Meta; (ii) Santana Mocoa Neiva, (iii) Popayán Santander de Quilichao, (iv) Perimetral de Oriente de Cundinamarca, y (v) Tercer Carril Bogotá Girardot.



• Logros

- La reactivación de los proyectos de Cuarta Generación (4G), en agosto de 2018 encontramos 21 de 29 proyectos 4G paralizados, gracias a su gestión 28 de los 29 proyectos ya se encuentran en ejecución, y el porcentaje de avance del Programa pasó de un 16% y hoy se encuentra en 66,82%.
- A junio de 2022 ya se han concluido 10 proyectos de 4G; los proyectos entregados y que se encuentran en operación y mantenimiento son: Girardot-Honda-Puerto Salgar; Puerta de hierro-Palmar de Varela y Carreto Cruz del Viso; Conexión Pacífico 2; Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad; IP Vías del Nus, Transversal del Sisga, Mar 1, y Neiva- Espinal - Girardot, Conexión Norte, y Chirajara – Fundadores.
- En materia de inversión, con corte al 30 de junio de 2022, se han invertido cerca de 25,94 billones de pesos en Capex (cifras 2021) de los 49,74 billones que representa el programa. Gracias a esta inversión se han logrado mantener activos más de 60 mil empleos en el país, dinamizando así la economía en las regiones, generando progreso y desarrollo para el bienestar de los colombianos.
- Se lograron 12 cierres financieros.

3.2

Gestión de proyectos carreteros

a) IP Malla Vial del Meta

El proyecto IP Malla Vial del Meta fue adjudicado mediante Resolución No. 638 de fecha 9 de abril de 2015, y el Contrato de Concesión bajo el esquema de Asociación Público-Privada de Iniciativa Privada abarca las actividades de construcción, mejoramiento y rehabilitación del corredor Granada – Villavicencio (Anillo Vial de Villavicencio) y Villavicencio – Puerto López – Puerto Gaitán – Puente Armena.

Al respecto, el Contrato de Concesión No. 004 de 2015 fue suscrito el 5 de mayo de 2015, entre la Concesión Vial de los Llanos S.A.S., y la ANI, cuyo alcance corresponde a “los Estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la Concesión Malla Vial del Meta de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 y demás Apéndices del Contrato.”

Ahora bien, el día 28 de noviembre de 2016, el Concesionario remitió un escrito a la Agencia en el cual sometió a consideración presuntas afectaciones en la variación de las condiciones macroeconómicas bajo las cuales se presentó la iniciativa privada y que dio origen al contrato. Igualmente el Concesionario diagnosticó el impacto negativo de la economía en la ejecución del proyecto, como consecuencia de los cambios que habían sufrido las variables macroeconómicas desde la estructuración del proyecto, así como la determinación de la imprevisibilidad de dichos cambios, en especial la caída de los precios internacionales del petróleo como un fenómeno estructural que afectó de manera imprevisible y fuera del control razonable el riesgo comercial asumido por el Concesionario.



Como consecuencia de lo anterior, el Concesionario convocó el 1° de diciembre de 2016 ante el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá, un Tribunal de Arbitramento, a fin de que éste, en su calidad de Juez Natural del contrato de concesión, analizara los efectos del cambio en las variables macroeconómicas, en especial la caída del precio del petróleo y sus consecuencias en el tráfico particular del proyecto, como un fenómeno irresistible y estructural, así como sus consecuencias sobre los ingresos del Concesionario. Por lo tanto, el Concesionario pretendía que se determinara la viabilidad del proyecto con el alcance actual, y procediera o bien a revisar el contrato de concesión para asegurar su continuidad o declarar su terminación.

En ese orden, tras un arduo proceso, el 28 de febrero de 2019, el Tribunal Arbitral profirió Laudo en cuya parte considerativa señaló, entre otras cosas, que: (i) en las circunstancias en las

que se encontraba el proyecto en ese entonces le era imposible al concesionario acceder a los canales de financiación para obtener recursos de deuda y cumplir con el Cierre Financiero; (ii) la imposibilidad de obtener el Cierre Financiero era consecuencia de la imposibilidad de acceder a los canales de financiación, implicando que el proyecto no tenía posibilidades de llevarse a cabo en los términos en los que fue contratado; y (iii) la imposibilidad de obtener el Cierre Financiero provenía de un hecho atribuible al contratista pues se presentó una deficiente planeación del proyecto. Lo anterior, en la medida que el modelo financiero se estructuró sobre un escenario base que incorporaba previsiones de un alto flujo de vehículos, aunque los estudios de tráfico permitían prever mayor riesgo en la alteración del flujo vehicular.

Así las cosas, el Tribunal concluyó en el laudo que “si bien el contratista no puede ser obligado al cumplimiento debido a la imposibilidad de ejecución que se presenta en el caso concreto,

esto no significa que quede liberado de su vínculo sin tener que soportar carga patrimonial alguna, pues, se reitera, dicha imposibilidad no le es ajena al concesionario, sino que, por el contrario, es atribuible a su comportamiento." Por lo tanto, con el fin de propender por la ejecución del proyecto de concesión, el mismo laudo invitó a las Partes al cumplimiento de los principios de conservación del contrato estatal y a la primacía del interés general, y en tal sentido para que revisaran de forma general el contrato así:

"A este respecto encuentra el Tribunal que, a lo largo de la etapa de ejecución del Contrato de Concesión No. 004, las Partes han manifestado su interés de continuar con la ejecución del contrato y de solventar en conjunto las dificultades que actualmente imposibilitan su cumplimiento. En efecto, en los Otrosíes 3, 5 y 6, y en el documento denominado Acta de Entendimiento, se evidencia el esfuerzo de los contratantes por reajustar las condiciones financieras del contrato o por suspender temporalmente el cumplimiento de algunas de las obligaciones de financiación. Es por ello que el Tribunal considera que las Partes, en cumplimiento de los postulados de la buena fe y de conservación del contrato, y de los deberes que la ley impone en atención a los fines perseguidos con la contratación estatal, podrían renegociar las bases del contrato y buscar fórmulas de arreglo que permitan el cumplimiento de su objeto."

Teniendo en cuenta lo anterior, las Partes acordaron realizar mesas de trabajo para dar cumplimiento al fallo del Tribunal de Arbitramento, en las cuales fueron evaluadas de forma integral las alternativas financieras, técnicas, jurídicas, prediales, riesgos, ambientales y sociales bajo las cuales se podrían renegociar las bases del Contrato de Concesión No. 004 de 2015, dando cumplimiento a los principios de conservación del contrato estatal.

Dentro de estos ejercicios, el concesionario radicó en la Agencia un nuevo estudio de tráfico el cual fue realizado por la firma Cal & Mayor y Asociados S.C., mostrando una caída en la línea de tráfico cercana al cincuenta por ciento (50%) respecto de la línea de tráfico con la que se estructuró el proyecto. El cual posteriormente fue validado por la Agencia, en la modalidad de concurso de méritos No. VJ-VEJ-CM-003-2020, el cual condujo a la suscripción del contrato VEJ-438 de 2020 con la compañía Steer Davies & Gleave Limited Sucursal Colombia.

Como consecuencia de lo anterior, la evaluación integral y los estudios evidenciaron una caída de tráfico sin proyección de recuperación, por lo tanto, teniendo en cuenta que el recaudo es el único ingreso del contrato, el alcance inicial del proyecto tuvo que ser objeto de modificaciones. Razón por la cual fue desafectado el tramo de Puente Arimena – Puerto Gaitán con el fin de que este último tramo fuera revertido y administrado por el Instituto Nacional de Vías, al igual que algunos tramos en la ciudad de Villavicencio.

Finalmente, la Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesión Vial de los Llanos S.A.S., con el acompañamiento de la Interventoría del proyecto lograron viabilizar el

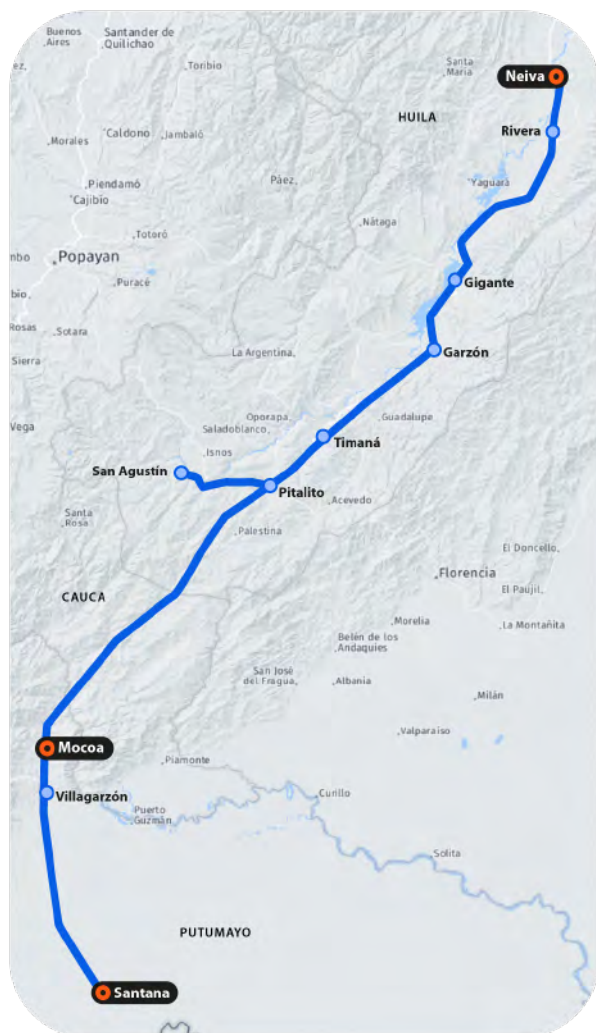


proyecto de iniciativa privada Malla Vial del Meta, luego de la suscripción del Otrosí No. 10 al Contrato de Concesión 004 de 2015 el 8 de enero de 2021. Vale la pena destacar que, para la reactivación de este proyecto fue fundamental el trabajo arduo a través de las mesas de trabajo constante durante más de un año. Además de activar el acompañamiento de la estrategia de control fiscal participativo "Compromiso Colombia" de la Contraloría General de la República, que nos permitió definir las condiciones para lograr la ejecución de este importante proyecto, fundamental para la economía del país y el desarrollo de los Llanos Orientales.

Gracias a lo anterior hoy podemos ver los

resultados de este importante proceso de reactivación, ya que en abril de 2022 el Concesionario logró obtener el cierre financiero del proyecto por un monto equivalente a \$590.000 millones de pesos mediante la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), Bancolombia y Davivienda. De esta manera, el Concesionario cumplió con la totalidad de las condiciones precedentes para el inicio de la fase de construcción.

Las intervenciones en la IP Malla Vial del Meta iniciaron en dos tramos específicos: en cercanías del río Guayuriba, en el corredor que comunica a Villavicencio con Acacías, y en el Puente de Yucao, en la vía Puerto López–Puerto Gaitán.



b) Santana - Mocoa - Neiva

El Contrato de Concesión No. 012 de 2015 fue suscrito entre la ANI y el concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S. el 18 de agosto de 2015, cuyo objeto es el otorgamiento de una concesión para que el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el proyecto entre Neiva, Santana y Mocoa. El proyecto fue estructurado con el propósito de constituir un corredor fundamental de movilización de pasajeros y carga entre Ecuador y el sur de Colombia, mejorando la competitividad y el desarrollo de los departamentos de Huila, Cauca

y Putumayo. En el momento de la suscripción del contrato de concesión, los accionistas iniciales del Concesionario eran: (i) Carlos Alberto Solarte Solarte S.A.S. (62.22%); (ii) CASS Constructores S.A.S. (30,78%); y (iii) Latinoamericana de Construcciones S.A. (7%).

Una vez suscrito el Contrato de Concesión, fue suscrita el Acta de Inicio de Fase de Pre-Construcción el 23 de septiembre de 2015. Luego, una vez acreditado el cumplimiento de condiciones precedentes, el 21 de septiembre de 2016 fue suscrita el Acta de Inicio de Fase de Construcción. No obstante, una vez iniciada la Fase de Construcción del Proyecto en 2016, la ANI identificó incumplimientos de las obligaciones del Concesionario en el marco del Contrato de Concesión.

Particularmente, los prestamistas registrados en los documentos mediante los cuales acreditaron el cierre financiero se retractaron de su calidad de financiadores del Proyecto por situaciones atribuibles al Concesionario. Esto trajo consigo problemas de insolvencia y el incumplimiento de actividades financieras y constructivas en el corredor vial. Asimismo, la Entidad recibió reiteradas quejas de la comunidad, autoridades locales, departamentales y nacionales, así como constantes requerimientos para la atención de la vía.

Por lo tanto, la ANI impuso dos multas al Concesionario por un monto aproximado a los 24 mil millones de pesos. Por un lado, mediante la Resolución 1376 del 30 de julio de 2018, confirmada por la Resolución 2226 del 10 de diciembre de 2018, fue declarada una multa por un valor de \$21.969.212.260 por incumplimientos en los fondeos de las subcuentas del patrimonio autónomo del

proyecto. Por otra parte, mediante la Resolución 1099 del 26 de junio de 2018, confirmada por la Resolución 1530 del 15 de agosto de 2018, fue impuesta una multa por un valor de \$2.194,708.075 debido a los incumplimientos del concesionario relacionados con el monitoreo de sitios críticos.

Posteriormente, en cumplimiento de las facultades sancionatorias a cargo de la ANI, mediante Resolución ANI No.146 del 25 de enero de 2019, ratificada mediante Resolución ANI No. 494 del 3 de abril de 2019, la Entidad declaró el incumplimiento grave de las obligaciones a cargo del Concesionario en el Contrato de Concesión.

Principalmente, los motivos por los cuales fue declarado el incumplimiento grave obedecen a la inobservancia del Concesionario de las obligaciones consistentes en: (i) cronograma de las Unidades Funcionales y Plan de Obras; (ii) fondeos y financiación a las subcuentas del Proyecto; (iii) otorgamiento y mantenimiento pólizas; y (iv) mantenimiento de la vía.

Así las cosas, de conformidad con lo previsto en la Sección 11.1(d) del Contrato de Concesión, una vez declarado el incumplimiento de las obligaciones, el Concesionario debía entregar a la ANI un plan y cronograma definido para corregirlos, cuya última versión fue radicada ante la ANI el 4 de junio de 2020.

El denominado Plan Remedial presentado por el Concesionario se compuso de dos fases:

i. FASE I: “Periodo Inicial”

La Fase I del Plan Remedial tuvo como propósito garantizar la continuidad de la prestación del

servicio en el corredor vial concesionado, generando una mayor seguridad vial a los usuarios. En ese sentido, esta Fase consistió en la atención de algunos puntos críticos a lo largo del corredor del Proyecto y la realización de labores de bacheo, diseños de sitios críticos, mantenimiento rutinario y rocería del corredor vial.

Al respecto, por medio del Otrosí No. 6 al Contrato de Concesión No. 012 de 2015, suscrito el 13 de marzo de 2020, la Entidad dio viabilidad a esta Fase I. No obstante, es pertinente aclarar que la viabilidad del desarrollo de la Fase I del Plan Remedial se encuentra sustentada en la urgencia de ejecución de las actividades para garantizar la prestación del servicio. Así las cosas, su ejecución no subsanó ni tuvo virtualidad para enervar el incumplimiento grave del Concesionario.

Adicionalmente, el 12 de mayo de 2020 fue suscrito un documento modificadorio del Otrosí No. 6, mediante el cual se aclaró el alcance las Pólizas requeridas para garantizar la Fase I. Asimismo, el 31 de agosto de 2020 las partes acordaron otra modificación contractual para ampliar el plazo de ejecución de las actividades de la Fase I, en atención a ciertos inconvenientes presentados con las comunidades en el sector de la Bota Cauca.

Dentro de la ejecución de la Fase I del Plan Remedial el Concesionario reactivó actividades de mantenimiento en todo el corredor vial. En este sentido, con base en el Otrosí No. 6, su Modificadorio y su Acta de Inicio, el Concesionario en los últimos meses ejecutó actividades rutinarias de rocería, limpieza de drenajes, defensas y señales, entre otros.

Además, ejecutó obras de contención y/o estabilización en ocho (8) sitios inestables, ha removido derrumbes en calzada y realizado actividades de fresado y bacheo entre Pitalito – Neiva y en algunos sectores de la vía a San Agustín y Pitalito – San Juan de Villalobos. De esta forma y con las intervenciones antes mencionadas, gran parte de las deficiencias que requerían una corrección inmediata han sido atendidas y se ha alcanzado un nivel de servicio aceptable en la mayoría de las Unidades Funcionales.

ii. FASE II: “Periodo de Transición”

La finalidad de la Fase II consistió en la suscripción de modificaciones al Contrato Concesión tendientes a la cesión del proyecto a un nuevo concesionario en capacidad de ejecutar la totalidad de las obligaciones de la Fase de Construcción del proyecto. Para estos efectos, como parte de la Fase II del Plan Remedial entraron en vigor ciertas modificaciones al Contrato de Concesión.

Por un lado, fue suscrito el 2 de julio de 2021 el Otrosí No. 9 al Contrato de Concesión entre Aliadas para el Progreso S.A.S., y la ANI, con el fin de determinar las condiciones de normalización del contrato de concesión, sujeto a la autorización de la cesión del proyecto. Estas modificaciones incluyeron: (i) la incorporación de un periodo de 12 meses, denominado Periodo de Normalización, durante el cual el concesionario realizó las actividades tendientes a restablecer el cumplimiento de las obligaciones del Contrato de Concesión; (ii) la activación del nuevo Plan de Obras el cual fue presentado para el inicio de la operación de las Unidades Funcionales en 36 meses, contados a partir del vencimiento del periodo de

normalización; y (iii) la ejecución de ciertas inversiones para la atención de puntos críticos del corredor del proyecto, así como el mantenimiento, operación de peajes, atención de derrumbes entre otros para garantizar la prestación del servicio.

Igualmente, el 30 de marzo de 2021, el Concesionario remitió a la ANI para su consideración una oferta vinculante por parte de las empresas Rodovias Colombia S.A.S. y MC Victorias Tempranas S.A.S., para hacerse cesionarios del Contrato de Concesión, en el marco de la Fase II del Plan Remedial.

Así las cosas, una vez revisada la viabilidad de la oferta vinculante para la cesión del proyecto, así como las condiciones técnicas, jurídicas y financieras de las compañías accionistas del nuevo concesionario del proyecto se acordó la cesión de la posición contractual de Aliadas para el Progreso S.A.S. a la Concesionaria Ruta al Sur. Esta cesión se materializó mediante la suscripción del Otrosí No. 10 al Contrato de Concesión, en el cual se autorizó la cesión de la posición Contractual a la Concesionaria Ruta al Sur, y dentro de esas condiciones el nuevo concesionario acordó el pago del valor de las multas vigentes y en firme impuestas en contra de Aliadas para el Progreso, con sus correspondientes intereses, así como las acreencias a los proveedores y subcontratistas reportadas con anterioridad a la cesión.

Por último, vale la pena señalar que debido a los requerimientos e inquietudes presentados por la ciudadanía de la región involucrada en el desarrollo del proyecto Santana Mocoa Neiva, la ANI realizó múltiples mesas de trabajo con las comunidades en el departamento del Huila, Cauca y Putumayo para socializar los avances del

denominado Plan Remedial, proceso que además estuvo respaldado y acompañado por la Contraloría General de la República a través del programa “Compromiso Colombia”.

Adicionalmente, es importante aclarar que en caso de haber declarado la caducidad del Contrato de Concesión implicaba que una vez sea emitida la resolución de dicha decisión por parte de la ANI, debía iniciar la Etapa de Reversión del Proyecto que tiene un plazo de 180 días según lo previsto en el Contrato. Luego, se debería proceder con la suscripción del Acta de Liquidación del Contrato de Concesión en el cual se definiría la destinación de los recursos de las cuentas y subcuentas del patrimonio autónomo, el cual también tiene un plazo de 180 días.

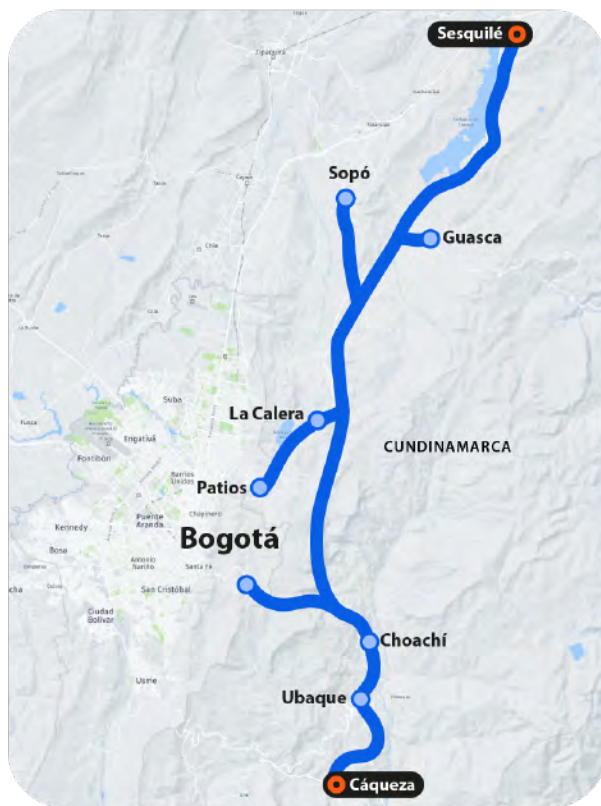
Esto a su turno tendría varias implicaciones, principalmente relacionados con el estado de la vía. Por un lado, durante el tiempo en el cual se realice la reversión del proyecto hubiera aumentado el deterioro del corredor, y además no se podría disponer de los recursos en el patrimonio autónomo del proyecto para la atención de la vía. Lo anterior hubiera significado que los tiempos de recorrido entre los municipios que se encuentran en el área de influencia del proyecto hubieran aumentado dado que el mal estado del corredor vial aumentaría. Además, la caducidad hubiera agudizado las problemáticas sociales relacionadas con el pago de acreencias pendientes de pago por parte de la Concesión.

Luego, si se hubiera declarado la caducidad y una vez surtido el proceso de liquidación del Contrato de Concesión, la Entidad hubiera tenido que adelantar todos los procesos y actividades tendientes a la estructuración de un nuevo proyecto bajo el esquema de APP, el cual

tendrá que surtir las distintas etapas de aprobación ante el Gobierno Nacional.

En suma, la declaratoria de caducidad hubiera implicado un proceso de aproximadamente dos o tres años para que pueda ser suscrito nuevamente un contrato de concesión bajo el esquema de APP que satisfaga la necesidad de las obras de la región. Por lo cual, la cesión fue la mejor alternativa para salvaguardar el interés de la Agencia, que es garantizar la ejecución de los proyectos y, en caso de graves dificultades y retrasos, propugnar por superar tales situaciones, dentro de los parámetros definidos por la ley, sin resignar a las potestades conminatorias y sancionatorias de la Entidad y con la clara finalidad de preservar el patrimonio público y privilegiar el interés general y la correcta prestación del servicio público de transporte.

A la fecha, el nuevo concesionario se encuentra culminando las actividades definidas en el Otrosí No. 9 al Contrato de Concesión correspondientes al periodo de normalización de 12 meses el cual culmina el próximo 2 de julio de 2022 y a partir de entonces iniciará la Fase de Construcción de todas las Unidades Funcionales las cuales serán entregadas en 36 meses a partir de la fecha.



c) Perimetral de Oriente de Cundinamarca

El 8 de septiembre de 2014, la ANI y la sociedad Perimetral Oriental de Bogotá S.A.S. (POB) suscribieron el contrato de concesión bajo el esquema de APP de iniciativa pública No. 002 de 2014. Luego, una vez cumplidos los requisitos contractuales aplicables, la ANI y el Concesionario suscribieron el Acta de Inicio del Contrato de Concesión, el 19 de diciembre de 2014.

El alcance del proyecto consiste en la financiación, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor vía Perimetral del Oriente de Cundinamarca. De conformidad con la Sección 2.1 del Apéndice Técnico 1: “El propósito fundamental del corredor en el que se inscribe el

Proyecto es desarrollar y potenciar un eje viario norte sur en el sector oriental de Bogotá con el objeto de plantear una alternativa de movilidad en este enclave geográfico. Su configuración se plantea iniciándose en torno al municipio de Sopó y finaliza a la altura del municipio de Cáqueza conectando con la vía Bogotá – Villavicencio.”

Así las cosas, de acuerdo con la Parte Especial del Contrato de Concesión, en la Unidad Funcional No. 4 se debe ejecutar una intervención de mejoramiento sobre 31.0KM en el sector La Calera – Choachí. En la Unidad Funcional No. 5 se debe desarrollar una intervención de mejoramiento y construcción sobre 27.85KM en el sector de Choachí – Cáqueza – Variante de Choachí. Estas intervenciones representan un 58.46% del total de las inversiones del Proyecto, según ha sido informado por el Concesionario y la Interventoría a la ANI.

Posteriormente, el 9 de abril de 2018, la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia determinó mediante concepto que, para las intervenciones previstas en el Proyecto, el Concesionario debía guardar una distancia de protección de como mínimo 100 metros, ante la presencia de nacimientos de agua, en cumplimiento del artículo 2.2.1.1.18.2 del Decreto 1076 de 2015 y demás normas aplicables.

Según un estudio especializado contratado por el Concesionario, elaborado por SIAM S.A.S., entregado el 22 de enero de 2018 ante la ANI, existen 130 puntos de interés hídrico distribuidos a lo largo del trazado sobre las Unidades Funcionales No. 4 y 5: (i) 17 se encuentran a una distancia mayor a los 100m, (ii) 32 se encuentran entre los 50m y 100m, (iii) 44

entre los 20m – 50m, (iv) 18 entre los 10m – 20m, (v) 12 entre los 5m a 10m, y (vi) 7 de 0m a 5m.

Por estos motivos, el Concesionario y la ANI suscribieron un acta de declaratoria de Evento Eximente de Responsabilidad (EER) el 1 de agosto de 2018, en virtud de la cual se reconoció la existencia de nacimientos de fuentes de agua en las Unidades Funcionales No. 4 y 5, circunstancia por la cual se acordó suspender desde el 31 de octubre de 2018 el plazo para la ejecución de todas las obras y actividades asociadas a las intervenciones correspondientes a las Unidades Funcionales No. 4 y 5, sin que a la fecha dicha situación haya sido superada.

Dentro de las actividades establecidas en el EER se incluyó la necesidad de contar con el pronunciamiento formal por parte de las Autoridades Ambientales competentes a fin de determinar la viabilidad del corredor, previa presentación de medidas de mitigación que garantizaran la no afectación de los referidos manantiales y/o nacederos. Lo anterior, teniendo en cuenta que la ronda de protección definida para los nacederos ya se encontraba intervenida de manera previa al desarrollo del proyecto, en su mayoría de casos por situaciones tales como construcción de viviendas en zonas aledañas ubicadas a menos de 100 metros, vías preexistentes, actividades agrícolas y ganaderas, entre otras.

Frente a lo anterior, tanto el Concesionario como la ANI, desde 2018 han presentado diferentes consultas ante Corporinoquía y ante la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR - con el fin de obtener un pronunciamiento formal frente a la posibilidad de ejecutar las intervenciones en estas Unidades Funcionales, considerando las zonas de retiro o

protección de los nacimientos o manantiales. Esto teniendo en cuenta la restricción del Decreto 1076 de 2015 del Ministerio de Ambiente que obliga a mantener la cobertura boscosa en los nacimientos de fuentes de aguas en una extensión por lo menos de 100 metros a la redonda.

Sobre lo anterior, las Corporaciones remitieron respuesta indicando la necesidad de un pronunciamiento definitivo por parte del Ministerio de Ambiente. Asimismo, se resalta la comunicación recibida en la ANI el 03 de enero de 2019 por parte de la Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Ambiente, donde se señaló que, por tratarse de un caso particular y concreto, el Ministerio se abstenía de pronunciarse sobre el asunto dado que se encontraba en trámite ante las autoridades ambientales competentes.

Igualmente, es importante señalar que durante la vigencia de 2020 la ANI adelantó gestiones interinstitucionales a través de la estrategia de control fiscal participativo denominado “Compromiso Colombia”, liderado por la Contraloría General de la República, donde la ANI asistió a varias mesas de trabajo con otras entidades del orden nacional y regional con el fin de encontrar una solución definitiva. Lo anterior, sin que se haya obtenido la viabilidad esperada por parte de las Corporaciones.

En vista de lo anterior, a partir de junio de 2021 la ANI solicitó el apoyo preventivo a la Procuraduría General de la Nación con el fin de encontrar una solución a la ejecución de las obras, y desde entonces se realizan mesas de trabajo con las Corporaciones para definir las medidas de compensación frente a los nacederos que permitan continuar ejecutando



Perimetral de Oriente de Cundimarca

las obras, lideradas por la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales.

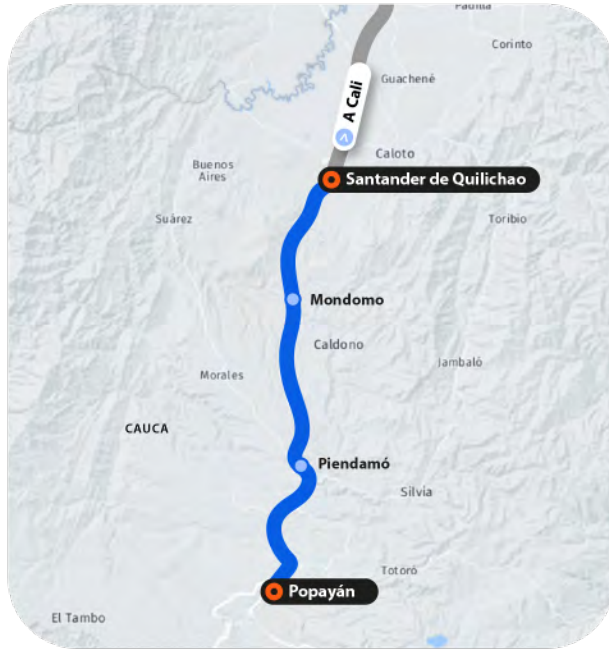
El 7 de abril de 2022 la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios de la Procuraduría General de la Nación emitió un concepto en el cual se realiza un recuento de los hechos relacionados con la ejecución de las Unidades Funcionales 4 y 5, la posición de la ANI y el concesionario, y la negativa de las corporaciones para otorgar los permisos requeridos.

A propósito, tras haber realizado un análisis jurídico de las normas en cuestión - particularmente aquellas contenidas en el Decreto 1076 de 2015 - emiten un llamado de advertencia a las Corporaciones Autónomas para expedir los permisos requeridos para el inicio de las obras sin solicitar información adicional que exceda lo solicitado en el ordenamiento jurídico. Asimismo, resaltan la urgencia y necesidad de las intervenciones entre La Calera y Cáqueza para mantener condiciones

de transitabilidad entre los municipios aledaños y garantizar la prestación del servicio.

En este sentido, con posterioridad a la expedición de dicho concepto, en reunión sostenida el 17 de mayo de 2022, las Corporaciones Autónomas manifestaron su conformidad con los lineamientos definidos en dicho documento. Igualmente, el Viceministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible señaló que comparte y acoge plenamente dicho pronunciamiento.

Por lo anterior, las Corporaciones indicaron que el Concesionario debe retomar la presentación de permisos ante las Autoridades con el fin de que estas se pronuncien y las autoricen considerando los lineamientos señalados por la Procuraduría General de la Nación. De esta manera, actualmente la ANI y la Concesión están adelantando mesas de trabajo con el propósito de definir los siguientes pasos para la reactivación de las actividades constructivas en las Unidades Funcionales 4 y 5.



d) Popayán - Santander de Quilichao

El 11 de agosto de 2015, la ANI y el Concesionario Nuevo Cauca S.A.S., firmaron el Contrato de Concesión No. 011 de 2015, cuyo objeto consiste, de acuerdo con la Sección 2.1. de la Parte General, en *“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 cual corresponde a *“la financiación, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación, mantenimiento y reversión del corredor Popayán-Santander de Quilichao, de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 y los demás Apéndices Técnicos del Contrato”* de conformidad con la Sección 3.2. del Capítulo III de la Parte Especial del Contrato.

El corredor Popayán-Santander de Quilichao cuenta con 4 tramos o Unidades Funcionales. Las inversiones ascienden a los \$1,6 billones en obra (CAPEX a diciembre de 2021) y contempla la construcción de 77 km de vía. Con este proyecto,

se busca mejorar la infraestructura vial y la conectividad del transporte en esta región del país, disminuyendo los tiempos de recorrido entre Cali y la frontera con el Ecuador. Así mismo, busca dotar a la vía Panamericana de modernas características y optimizar el recorrido del transporte de carga que sale del Puerto de Buenaventura hacia el sur del país.

A la fecha, el Contrato de Concesión se encuentra en Fase de Preconstrucción debido a que durante la ejecución contractual se presentaron varias controversias entre las Partes, principalmente en materia social y además, el Panel de Amigable Composición convocado por el Concesionario (trámite No. 5428) determinó que no podría darse inicio a la Fase de Construcción hasta que se obtuvieran las Licencias Ambientales de todas las Unidades Funcionales: *“Quinta solicitud: Decisión unánime. Según lo pactado en la Sección 14.2 (f) (ii) de la Parte General, el Contrato de Concesión continúa en Fase de Preconstrucción hasta tanto no se obtenga la Protocolización de las Consultas Previas y la obtención de las Licencias Ambientales de la totalidad de las Unidades Funcionales”.*

El proyecto está compuesto por cuatro (4) Unidades Funcionales, respecto de las cuales se surtieron los procesos de consulta previa, uno por cada Unidad Funcional y fueron expedidas las licencias ambientales para las Unidades Funcionales 1 y 3, en el año 2017.

A la fecha, el Contrato de Concesión se encuentra en Fase de Preconstrucción debido a que durante la ejecución contractual se presentaron varias controversias entre las Partes, principalmente en materia social y además, el Panel de Amigable Composición convocado por el Concesionario (trámite No. 5428) determinó

que no podría darse inicio a la Fase de Construcción hasta que se obtuvieran las Licencias Ambientales de todas las Unidades Funcionales: “Quinta solicitud: Decisión unánime. Según lo pactado en la Sección 14.2 (f) (ii) de la Parte General, el Contrato de Concesión continúa en Fase de Preconstrucción hasta tanto no se obtenga la Protocolización de las Consultas Previas y la obtención de las Licencias Ambientales de la totalidad de las Unidades Funcionales”.

El proyecto está compuesto por cuatro (4) Unidades Funcionales, respecto de las cuales se surtieron los procesos de consulta previa, uno por cada Unidad Funcional y fueron expedidas las licencias ambientales para las Unidades Funcionales 1 y 3, en el año 2017.

Ante la existencia de las citadas controversias contractuales, el Concesionario interpuso demanda arbitral, alegando la imposibilidad de ejecutar el contrato. En el marco del Tribunal de Arbitramento, las Partes conciliaron sus diferencias, conciliación que fue aprobada por el Tribunal el 20 de junio de 2020.

El 6 de agosto de 2020, con el fin de materializar el mencionado acuerdo conciliatorio, se suscribió el otrosí No. 5 al Contrato de Concesión, en el que además, se reprogramaron las fechas de los fondeos de los Giros de Equity, así como las fechas de los fondeos a la Subcuenta de Interventoría, a la Subcuenta Predios y a la Subcuenta Compensaciones Ambientales y Redes; igualmente se acordó trasladar a la Cuenta Proyecto, los recursos existentes en la Subcuenta Predios, con el fin de reactivar la ejecución contractual.

En el mes de marzo del 2022 la ANLA otorgó la licencia ambiental para la Unidad Funcional 2,

así mismo expidió la Licencia Ambiental para la Unidad Funcional 4, licencia que quedó en firme el 28 de abril de 2022, de manera que solo hasta esta fecha se cumplieron las condiciones precedentes para poder iniciar la Fase de Construcción, en los términos definidos por el Panel de Amigable Composición.

De otra parte, el 4 de octubre de 2021, Carlos Alberto Solarte Solarte S.A.S. y CASS Constructores S.A.S., accionistas de la sociedad concesionaria, suscribieron y aceptaron una oferta vinculante presentada por un inversionista denominado Construcción y Administración S.A. (CASA), subsidiaria de Hidalgo e Hidalgo S.A., titular del 30% de las acciones del concesionario, para vender y enajenar: (i) las acciones que tienen Carlos Alberto Solarte Solarte S.A.S. y CASS Constructores S.A.S., en la sociedad Nuevo Cauca S.A.S. correspondientes al 70% de la participación accionaria; (ii) cualquier derecho que los cedentes tengan derivados de los contratos de crédito subordinado suscritos entre el Concesionario y los cedentes; y (iii) la participación de los cedentes en el consorcio que ejecuta los Contratos de Diseño y Construcción del Proyecto. Asimismo, Hidalgo e Hidalgo S.A. Sucursal Colombia e Hidalgo e Hidalgo Colombia S.A.S. manifestaron su voluntad de renunciar al derecho de preferencia sobre las acciones a enajenar; circunstancia que fue notificada a la ANI mediante radicado No. NC-ANI-00000850 del 25 de octubre de 2021.

Obtenidas las Licencias Ambientales para las 4 Unidades Funcionales a finales de abril de 2022 y acorde con el trámite de recomposición de la participación accionaria de la sociedad Concesionaria que se estaba adelantando por el Concesionario, y con el propósito de normalizar



Popayán - Santander Quilichao

la ejecución del Contrato, surgió la necesidad de fijar una fecha cierta para el inicio de la Fase de Construcción del proyecto, así como de reprogramar las fechas para el aporte de los Giros de Equity y para los fondeos en la Subcuenta Predios, Subcuenta Compensaciones Ambientales, y la Subcuenta Interventoría y Supervisión, una vez suscrita el Acta de Inicio de la Fase de Construcción, por lo que se planteó entre las Partes la suscripción del Otrosí No. 6.

De igual forma, las partes acordaron reprogramar el reembolso de los recursos que fueron trasladados desde la Subcuenta Predios en virtud del otrosí No.5, actualizando la suma a reembolsar por el Concesionario acorde con la

fórmula pactada en dicho otrosí, incluyendo el reconocimiento de los rendimientos dejados de percibir y el pago de intereses moratorios a una tasa del 12% efectivo anual.

El proyecto de otrosí No. 6 fue sometido a Comité de Contratación de la ANI, que de manera unánime recomendó suscribirlo.

De acuerdo con lo expuesto, la Fase de Construcción iniciará el 15 de julio de 2022 con el fin de reactivar la ejecución contractual del Proyecto de Concesión.



e) IP Tercer Carril Bogotá - Girardot

El 18 de octubre de 2016, la ANI y la Concesión Vía 40 Express S.A.S., suscribieron el Contrato de Concesión bajo el esquema APP – IP No. 004 de 2016, el cual corresponde al proyecto carretero Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá – Girardot. La inversión del proyecto corresponde a \$2,3 billones de pesos (diciembre del 2021) en CAPEX, los cuales se ejecutan en los departamentos de Cundinamarca y Tolima, en ocho (8) unidades funcionales de construcción y la unidad funcional cero (0) asociada a la operación y mantenimiento de la totalidad del corredor.

Este proyecto tiene dentro de su alcance: (i) la rehabilitación de la doble calzada en una longitud aproximada de 144,8 Km, (ii) la ampliación a tercer carril desde el peaje de Chinauta hasta Soacha por ambas calzadas, (iii) la ampliación a tercer carril desde el sector de Boquerón hasta el peaje de Chinauta por el sentido Girardot – Bogotá, (iv) la construcción de 3 túneles cortos por el paso de la Nariz del

Diablo, (v) la rehabilitación del Túnel Guillermo León Valencia, (vi) la adecuación de los puentes peatonales ubicados sobre el corredor, (vii) la construcción de glorietas, y (viii) la ampliación y/o construcción de puentes vehiculares.

Ahora bien, a partir de agosto de 2018, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) ordenó la apertura de la investigación y formuló pliego de cargos en contra del Concesionario, además de personas naturales y jurídicas relacionadas con el proceso de selección, por presuntas conductas anticompetitivas prohibidas por el artículo 47 del Decreto 2153 de 1992, referentes a acuerdos que presuntamente tuvieron por objeto la colusión en el proceso de adjudicación del proyecto.

Producto de esta investigación, el Concesionario manifestó a la ANI que se generaron afectaciones al proyecto y al cumplimiento de sus obligaciones, especialmente en materia de financiación y ejecución del plan de obras.



IP Tercer Carril Bogotá - Girardot

No obstante, el 16 de junio de 2020 la Superintendencia de Industria y Comercio adoptó la decisión de archivar el proceso mediante Resolución 28751. Tras una ardua evaluación del proceso por más de dos años, la SIC consideró que en esta situación no se constituyó una vulneración a la libre competencia del mercado.

Teniendo en cuenta lo anterior, la ANI adelantó mesas de trabajo con el Concesionario con el propósito de llegar a un acuerdo que pueda viabilizar el desarrollo del proyecto y su culminación. Para eso, se propuso la suscripción de un otrosí al Contrato de Concesión que ajustara el proyecto a su estado actual, y particularmente en relación con los plazos de ejecución de la fase de construcción y el plan de obras.

En este sentido, en agosto de 2020 la ANI y el Concesionario Vía 40 Express S.A.S. lograron viabilizar el proyecto IP Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá – Girardot, luego de la suscripción del Otrosí No. 3 y el Acta Suspensión No. 2. A través de estos acuerdos se definieron las condiciones para lograr la ejecución de este

importante proyecto, garantizando su bancabilidad.

Posteriormente, en febrero de 2021 el proyecto alcanzó un acuerdo de financiación por \$700 mil millones con el Crédit Agricole Corporate and Investment Banking, el Banco Santander y el MUFG Bank, que garantiza su avance y consolidación financiera, representando un hito para la reactivación económica y la competitividad de país.

Durante el primer trimestre del 2021 el Concesionario inició las intervenciones en el proyecto IP Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá-Girardot, en las Unidades Funcionales 1, que comprende los sectores entre San Rafael – El Paso y Puente Río Magdalena PR0+0000 – Acceso Túnel Sumapaz; y en la Unidad Funcional 3, que va del acceso al túnel de Sumapaz a la intersección Jaibaná, y, durante el último trimestre del 2021 se iniciaron las intervenciones en las unidades funcionales 5 –que comprende los sectores entre Cucharal y Puente Río Blanco Silvania– y 6 –entre el Puente Río Blanco Silvania y Acceso Granada.

3.3

Gestión de otros proyectos

a) Ruta del Sol 3

La Ruta del Sol, sector tres, hace parte de la tercera generación de concesiones viales, tiene una extensión aproximada de 465 kilómetros y lo integra los departamentos del Cesar, Magdalena y Bolívar, con influencia en 18 municipios a través de dos corredores viales: el primero va desde la Ye de Ciénaga en el Magdalena hasta San Roque en el Cesar. Y el segundo corredor que va desde El Carmen de Bolívar hacia Valledupar.

La inversión en este proyecto es de \$2,8 billones (CAPEX 2021). Prevé la construcción de 467 km de doble calzada, el mejoramiento de 466 km, y la operación y mantenimiento de 933 km. A la fecha se han construido más de 247,9 km de vía nueva y se han mejorado más de 171,5 km, para un avance del 44,29%.

Teniendo en cuenta la importancia estratégica del proyecto Ruta del Sol III para el desarrollo del País, el Gobierno Nacional a través de la Agencia Nacional de Infraestructura realizó una serie de mesas de trabajo tendientes a implementar un plan de acción para la reactivación del proyecto en beneficio del interés general.

Las dificultades de este proyecto comenzaron a evidenciarse en el año 2015, debido a que los accionistas de la Concesionaria, Conalvías e Infracon entraron en liquidación, generando un impacto negativo en la ejecución de obras y un retraso en el pago de sus acreencias con los proveedores.

Luego, en 2016 y tras revelarse el escándalo de corrupción de Odebrecht en el Proyecto Ruta del Sol II, el sector financiero local se negó a otorgar préstamos a la concesión para la ejecución de las obras.



Por lo anterior, la sociedad concesionaria se paralizó en la ejecución de sus obras y además no contaba con los recursos necesarios para el desarrollo del proyecto. Adicionalmente, el constructor del Concesionario (EPC Ariguaní) presentó deudas con sus acreedores por 128 mil millones de pesos.

Ante este escenario la administración de la Agencia Nacional de Infraestructura se propuso la meta clara de reactivar el proyecto, que se concretó mediante la suscripción del Otrosí No. 10 al Contrato de Concesión, incluyendo, la celebración de un contrato de transacción con el objeto de resolver parcialmente el litigio por desequilibrio económico adelantado ante el Tribunal Arbitral Internacional de la Cámara de Comercio Internacional y a su vez la modificación de algunos de los términos del Contrato de Concesión mediante el Otrosí No. 10.

Este proceso de reactivación se hizo efectivo el 20 de febrero de 2020 con la suscripción del Otrosí al Contrato de Concesión. En este proceso la Entidad contó con el acompañamiento especial de la Contraloría General de la República desde el mes de diciembre de 2019, en el marco del programa “Compromiso Colombia”. Además del acompañamiento de la Superintendencia de Sociedades, la bancada parlamentaria, proveedores y las autoridades locales de la región.

Desde su reactivación, son varios los hitos que se han alcanzado en este importante proyecto para el país, entre los que se destacan los siguientes:

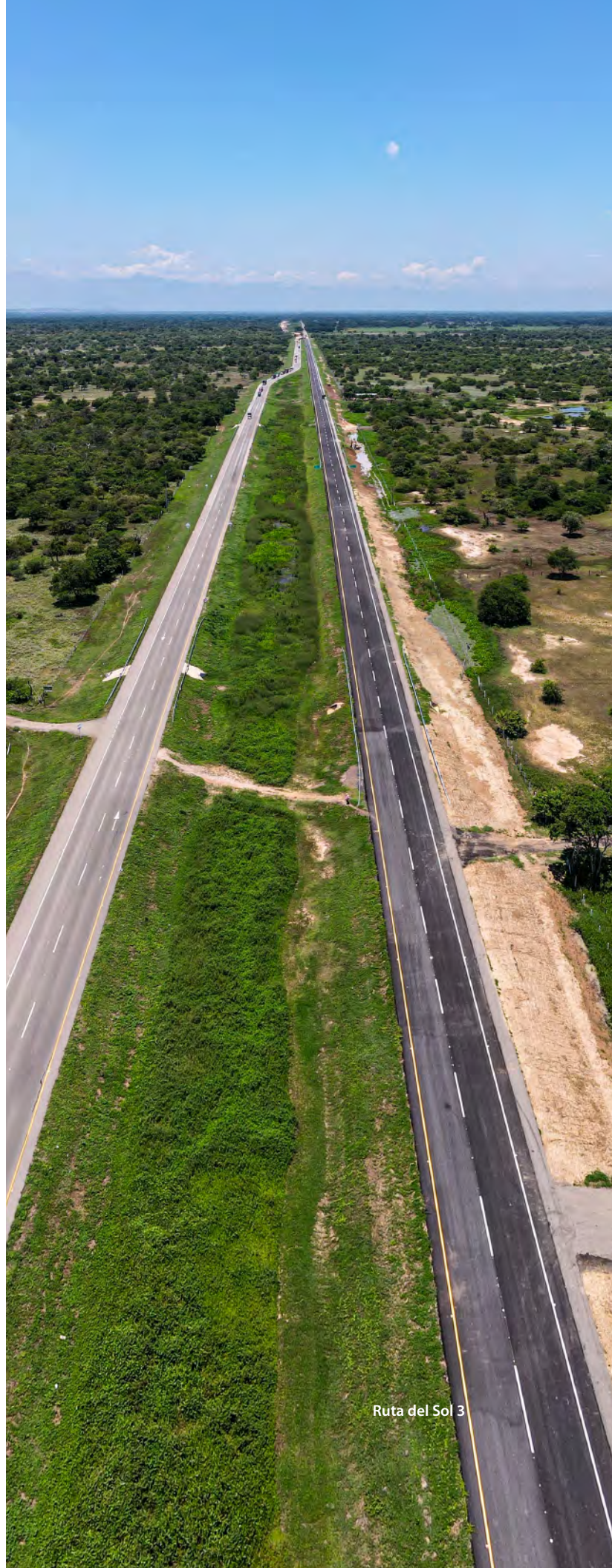
En octubre de 2020 entraron en funcionamiento 30,4 km de segunda calzada (8 km entre San Roque y La Loma-Cesar; 18 km entre Bosconia-Mariangola y 4,4 km entre Mariangola y Valledupar). Además, se entregaron 18km de

mejoramiento entre Bosconia y Mariangola, con los cuales se mejora la seguridad vial, el tránsito de carga pesada y se conecta de manera más ágil los puertos con el centro del país.

En junio de 2021 el proyecto RDS3 logró un crédito de financiación por 400 mil millones de pesos con los bancos italianos Intesa Sanpaolo SPA y Banca Popolare di Sondrio FPA, lo que representa un hito para la reactivación económica y la competitividad del país. Estos recursos garantizan la finalización de las obras y consolidación financiera y ratifican una vez más la confianza inversionista en la infraestructura del país.

El 11 de mayo de 2021 finalizaron los pagos a todos los Proveedores de Ruta del Sol 3, de forma anticipada recibieron los pagos totales de sus acreencias. En total se hicieron pagos a 257 proveedores por un valor aproximado de \$128 mil millones.

El 20 de enero de 2022 se entregaron 86 kilómetros, de ellos 72.9 kilómetros son de segunda calzada y 13.5 kilómetros de rehabilitación y mejoramiento de la calzada existente. Las obras están ubicadas en cuatro de los nueve tramos en los que se encuentra dividido el proyecto. Corresponden a los tramos 1, 2, 6 y 8 del proyecto, es decir entre San Roque a La Loma, La Loma a Bosconia, El Difícil y Plato Magdalena y entre Bosconia a Valledupar, respectivamente, en el departamento del Cesar. La inversión en estas obras es de \$248.000 millones (cifras diciembre de 2020). Con estas obras se ha logrado la generación de 5.621 empleos en total que han beneficiado a ciudadanos residentes en estas áreas de influencia del proyecto.



b) Ferrocarril del Pacífico

Durante el 2019 se adelantó el proceso sancionatorio contra el concesionario Ferrocarril del Pacífico por el incumplimiento grave y directo de sus obligaciones contractuales, particularmente por la suspensión de las actividades de conservación, mantenimiento, operación y explotación de la red concesionada, desde el 07 de abril de 2017, afectando con ello de manera grave y directa la ejecución del Contrato de Concesión 09-CONP-98. La suspensión de actividades abarcó los incumplimientos de las principales obligaciones a cargo del Concesionario de la red férrea, paralizando así la ejecución del Contrato de Concesión, por lo cual durante el proceso se advirtió al Concesionario, que, de encontrarse probados dichos incumplimientos, se declararía la caducidad del contrato. En efecto, una vez agotado todo el procedimiento administrativo sancionatorio, se evidenció el incumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario que afectaron de manera grave y directa la ejecución del contrato y evidenciaron su paralización.

Puntualmente, se pudo evidenciar que, durante el 2017, en 268 días hubo suspensión total del servicio, y en el 2018, hubo 151 días de suspensión total del servicio. En consecuencia, se tomaron las medidas necesarias para defender los intereses de la nación y recuperar el corredor férreo que se encontraba en un 91% de abandonado por el concesionario, de conformidad con las actas de la interventoría.

Como consecuencia de lo anterior, se declaró la caducidad del Contrato de Concesión No. 09-CONP-98, mediante la Resolución 1685 de 12 de noviembre de 2019 "Por medio de la cual se



Ferrocarril del Pacífico



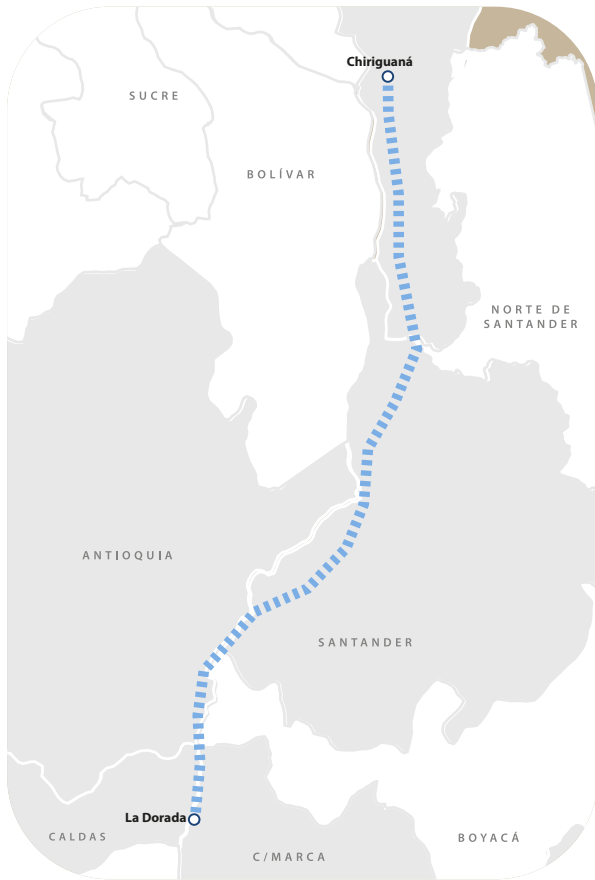
Estación - Ferrocarril del Pacífico

adopta una decisión de fondo dentro del Proceso Administrativo Sancionatorio iniciado en contra de FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S. por el incumplimiento grave y directo de las obligaciones contractuales contenidas en el Contrato de Concesión No. 09-CONP98”, la cual fue confirmada por la Resolución 20207070005965 de 15 de mayo de 2020.

Luego de declarada y confirmada la caducidad del Contrato de Concesión, se requirió en repetidas ocasiones al Concesionario para realizar el proceso de reversión de bienes concesionados propiedad de la Nación, sin lograr respuesta alguna por parte de dicha Sociedad. Por lo anterior, la ANI adelantó dicha labor a partir de diciembre de 2020 en compañía de la interventoría del proyecto, finalizando los respectivos inventarios (técnicos, prediales, ambientales y sociales) en enero de 2022. Por lo cual, a la fecha ya se cuenta con el necesario insumo de los inventarios de reversión para proceder a realizar la liquidación del contrato de concesión, proceso que se ha venido adelantando con la interventoría del proyecto.

Adicionalmente, vale la pena señalar que mediante Resolución 7443 del 11 de agosto de 2020, la Superintendencia de Transporte convocó a la sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S, al trámite de liquidación judicial con la Superintendencia de Sociedades, dicha Resolución fue objeto de recurso de reposición, y resuelto por la Superintendencia de Transporte mediante la Resolución 7655 del 28 de septiembre de 2020, rechazando por extemporáneo el recurso de reposición interpuesto por el representante legal de la sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S. Por lo cual, a la fecha también se encuentra en curso el proceso de liquidación judicial de la sociedad.

Frente a este asunto es importante aclarar que la Agencia Nacional de Infraestructura presentó la respectiva solicitud de exclusión de bienes, presentando como propiedad de la Nación todos los bienes revertibles del contrato de concesión. Por otro lado, la ANI y demás acreedores, presentaron las debidas acreencias que Ferrocarril del Pacífico S.A.S. en liquidación judicial adeuda con cada parte.



c) Operación férrea Dorada - Chiriguana

Somos conscientes de la oportunidad que representa para la competitividad de las regiones y la economía del país la apertura de nuevos mercados y de corredores logísticos, que garanticen eficiencia y seguridad para los generadores de carga. Estas vías férreas tienen capacidad anual para movilizar 3 millones de toneladas en el corredor Bogotá - Belencito y 5 millones de toneladas en el corredor La Dorada - Chiriguana.

Adicionalmente, durante el último trimestre de 2019 se avanzó en la apuesta del intermodalismo, conectado el corredor férreo de La Dorada - Chiriguana con los principales puertos del Caribe, por el corredor férreo en combinación con el río Magdalena. En este

sentido, se dispuso de una estrategia de movilización de carga de forma intermodal: los corredores La Dorada - Santa Marta, La Dorada - Cartagena y La Dorada - Barranquilla, han logrado consolidar operaciones con carga como maquinaria, acero, cemento, materias primas, refrescos, equipos para la industria petrolera, entre otros. Estas operaciones incluyen por primera vez, en el caso de La Dorada - Santa Marta, carga de exportación e importación. Algo que no ocurría en el modo ferroviario en las últimas 6 décadas.

Esta gestión de reactivación del modo férreo se ve reflejada en las cifras de movilización de carga del corredor férreo Dorada - Chiriguana, en donde, en el 2018 contaba con un promedio anual de 1.186 toneladas de carga transportada. Gracias a los esfuerzos realizados para la reactivación, en 2019 logramos la movilización de 47,860 toneladas de carga transportada, superando la meta de 40,000 toneladas. Durante el 2020 las restricciones a la movilidad afectaron gravemente el crecimiento del sector, y si bien no fue posible alcanzar la meta estimada de movilización de carga, debido a las circunstancias generadas por el Covid-19, se alcanzó la movilización de 25,672, cifra muy superior a la alcanzada en 2018, lo que reafirma el fuerte compromiso con el fortalecimiento del modo.

En el 2020, gracias a los esfuerzos para la interconexión entre la operación férrea de La Dorada - Chiriguana y Chiriguana - Santa Marta, se lograron importantes hitos para la movilización de carga de los últimos años en este corredor. Gracias a esta operación se lograron importaciones y exportaciones con más de 39 contenedores y de hasta 935 toneladas transportadas.



d) Puerto Antioquia

A comienzos de 2019, se suscribió el contrato de concesión para hacer realidad el proyecto que estará ubicado en el sector conocido como Bahía Colombia, corregimiento de Nueva Colonia del municipio de Turbo, a orillas del Río León, y el cual prevé convertirse en una de las principales terminales multipropósito (carga general, contenedores, cereales, plátano, banano) con la movilización de 6,6 millones de toneladas de carga al año. Puerto Antioquia se suma a las terminales portuarias del Caribe Colombiano y se convierte en la más cercana a los departamentos de Antioquia, Cundinamarca y el Eje cafetero, los cuales unidos generan el 70% del PIB del país.

Los predios sobre los cuales se requería la constitución de derechos reales de servidumbre para la construcción de las obras de Puerto Antioquia eran objeto de ciertas medidas cautelares, en el marco de un proceso judicial

ante un Juez de Restitución de Tierras de Apartadó. No obstante, el juez del caso resolvió regular las medidas cautelares en agosto 2021, lo cual viabilizó la ejecución de las obras.

En este sentido en enero de 2022 se consolidó el cierre financiero de Puerto Antioquia por USD\$393,7 millones que aseguran el fortalecimiento portuario del Urabá. El cierre financiero de este proyecto demuestra una vez más la confianza inversionista en los proyectos concesionados por la ANI y nos permitirá iniciar formalmente la etapa de construcción de esta nueva sociedad portuaria en Turbo (Antioquia) que busca fortalecer la región del Urabá y convertirla en un centro para el comercio marítimo.

Con este proyecto, principal apuesta en materia portuaria del Gobierno nacional, se estima generar cerca de 1.900 empleos directos durante



RENDER - Puerto Antioquia

su etapa de construcción, invertir USD300 millones en el Urabá y crear más de 11 mil empresas asociadas al transporte marítimo, zonas logísticas, agentes de carga, agencias de aduana, hoteles y restaurantes. Con la construcción de Puerto Antioquia, las distancias

entre el interior (Bogotá-Medellín) y el norte del país se reducirán un 33% y 47%, respectivamente, al contar con este centro de conexión en el municipio de Turbo, que mejorará la eficiencia del transporte de carga.



4.0

Procesos Sancionatorios y Defensa Judicial

4.1

Procesos Sancionatorios

Las facultades sancionatorias contractuales atribuidas a las entidades de la administración pública encuentran su fundamento en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, y con éstas se busca conminar el cumplimiento de las obligaciones contractuales. Así, la principal finalidad de las actuaciones sancionatorias contractuales es apremiar al contratista que está incumpliendo el contrato, a ponerse al día en el cumplimiento de sus obligaciones, so pena de hacerse merecedor de una sanción de multa.

Al tiempo con lo anterior, se ha mantenido clara la visión de que los fines misionales de la Agencia Nacional de Infraestructura consisten, principalmente, en estructurar, ejecutar y administrar proyectos de concesión y otras formas de Asociación Público-Privada. Por lo cual, el interés de la Agencia, en cualquier contrato a su cargo, es garantizar su correcta y oportuna ejecución y, en caso de graves dificultades y retrasos, propugnar por superar tales situaciones, dentro de los parámetros definidos por la ley, sin resignar a las potestades conminatorias y sancionatorias de la Entidad y con la clara finalidad de preservar el patrimonio público y privilegiar el interés general y la correcta prestación del servicio público de transporte.

Efectivamente, en este contexto no se puede perder de vista que lo que le interesa a la Agencia es mantener la transitabilidad y seguridad vial de los usuarios y asegurar la ejecución integral de las obligaciones a cargo de los concesionarios, pues de esta manera asegura la prestación del servicio público y la puesta a disposición de las obras.



Ahora bien, en desarrollo de esta finalidad, desde el 8 de agosto de 2018, a la fecha, la ANI ha logrado que los contratistas incumplidos cesen su incumplimiento en 96 actuaciones. Cifra que corresponde a un 75% de la totalidad de las actuaciones sancionatorias que en este cuatrienio ha adelantado la ANI, lo que evidencia la efectividad con que la ANI ha adelantado dichas actuaciones, obteniendo su finalidad esencial: que se ejecuten en debida forma los contratos de concesión y otras formas de APP, para lograr el cumplimiento de los fines estatales que conllevaron a la suscripción de estos.

Por otra parte, en aquellas actuaciones en las cuales la ANI ha sufrido un perjuicio por parte del contratista con ocasión de su incumplimiento, y en aquellas actuaciones en las que el contratista, pese a ser conminado a cumplir el contrato, no cesa en su incumplimiento, la Agencia ha impuesto las respectivas sanciones a los contratistas incumplidos.

Desde el 8 de agosto de 2018 a la fecha, se han impuesto un total de 32 sanciones, por un valor aproximado de 185 mil millones de pesos, y dos millones trescientos mil dólares.

Ahora bien, específicamente desde el 1 de noviembre de 2019 a la fecha, se han impuesto 18 sanciones, por un valor aproximado de 140 mil millones de pesos, y un millón Quinientos mil dólares.

Dentro de las decisiones a destacar se encuentra la declaratoria de caducidad del contrato de concesión de Ferrocarril del Pacífico por el incumplimiento grave de las obligaciones contractuales, esta decisión permitió terminar el contrato en el estado en el que se encontraba e iniciar la liquidación de este.

De otra parte, se destaca el incumplimiento grave declarado en el marco del procedimiento para declarar la Caducidad en el proyecto Santana Mocoa Neiva que permitió iniciar la fase del plan remedial, en la cual se logró la cesión del contrato, con lo que se pudo dar continuidad a la ejecución del proyecto.

Finalmente, se informa que a la fecha se encuentran 37 procedimientos sancionatorios en curso, de los cuales 30 de ellos se encuentran activos y 7 están suspendidos como consecuencia del decreto de Medidas Cautelares en el marco de Tribunales de Arbitramento.

4.2

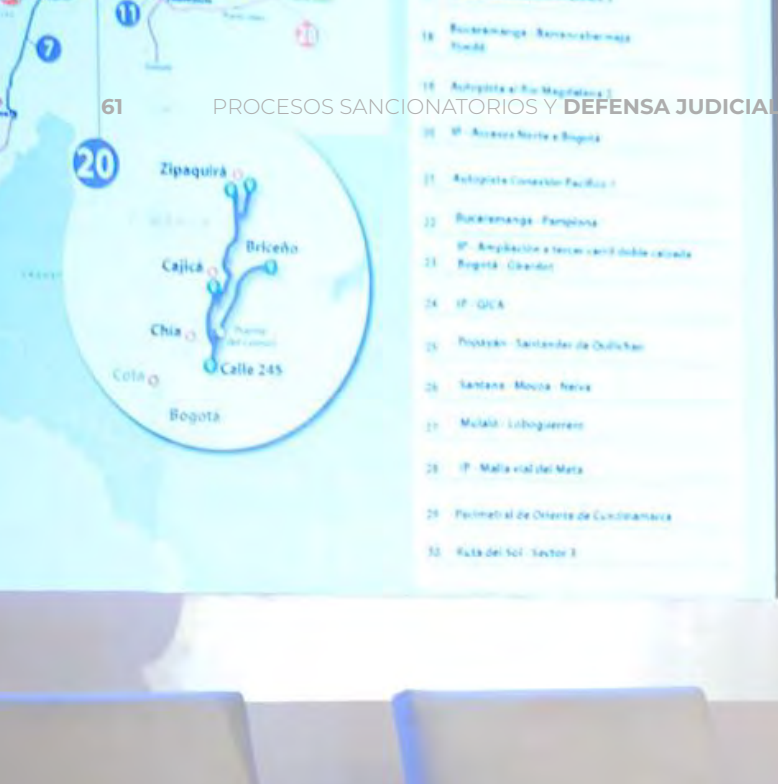
Defensa Judicial

Con el apoyo de la Vicepresidencia Jurídica se ha liderado la implementación de estrategias en la gestión contractual para brindar soluciones transversales a problemáticas comunes de los proyectos y la resolución de controversias a través de mecanismos contractuales – arreglo directo, esto con miras dar continuidad a la ejecución de los proyectos y disminuir la litigiosidad.

Sin embargo, en aquellos casos en donde no ha sido posible un arreglo directo o cuando los mecanismos judiciales resultan ser la vía más idónea para solucionar los conflictos contractuales, el ejercicio de la defensa jurídica constituye un importante instrumento para la protección del patrimonio público y la resolución de controversias que impactan el funcionamiento de los proyectos. Además, vale la pena recordar que las soluciones en el marco de un escenario judicial cuentan con aprobación de los árbitros y concepto previo de la Procuraduría General de la Nación.

Es así como gracias a la robusta estrategia de defensa judicial de la Entidad, a nivel general, la tasa de éxito procesal, representada en el número de procesos judiciales (diferentes a los trámites arbitrales) que terminan con decisiones favorables a la Entidad se ha mantenido por encima del 85% [porcentaje que supera en más del doble el ponderado a nivel nacional que se ubica en el 35.2%³], lo que significa un importante ahorro patrimonial por eventuales condenas a la Entidad.

³. Cifra reportada por la ANDJE en el reporte trimestral de litigiosidad a 30 de marzo de 2022.



Por su parte, en el marco de los tribunales de arbitramento, durante el periodo de gobierno [2018-2022] se han resuelto controversias en 33 trámites, de los cuales 7 han culminado con acuerdo conciliatorio total y 26 a través de laudo arbitral⁴, obteniendo un ahorro del \$5.93 billones de pesos.

Durante el periodo de gestión, desde el 1 de noviembre de 2019 al 31 de mayo de 2022, se han terminado 18 trámites arbitrales, de los cuales 3 han culminado con acuerdo conciliatorio y 15 con laudo arbitral⁵, obteniendo un ahorro del \$2.63 billones de pesos.

Actualmente, con corte a 31 de mayo de 2022, se tienen 20 tribunales activos, de los cuales 18 corresponden a controversias relacionadas con proyectos carreteros, 1 de proyecto aeroportuario y 1 de proyecto portuario. Al cierre del presente periodo de gobierno, se

espera la terminación de 4 trámites arbitrales, cuya fecha de laudo se tiene prevista para los meses de junio y julio del año en curso.

Igualmente, debe resaltarse la implementación del mecanismo de amigable composición, como un Mecanismo Alternativo de Solución de Controversias- MASC de carácter contractual, que ha permitido que se adopten decisiones en corto tiempo, dinamizando con ello la ejecución de los contratos que se ven interrumpidos ante determinado tipo de controversias.

En el periodo entre el 1 de noviembre de 2019 al 31 de mayo de 2022, se ha obtenido la resolución de controversias a través del uso de la amigable composición en 19 trámites, de los cuales, en 13 de ellos, la decisión acogió, en todo o en parte, la posición de la Entidad y en los restantes acogió la postura del concesionario. A la fecha, se encuentran activos 2 trámites de amigable composición.

4. De los 26 laudos, 13 han sido favorables y 13 desfavorables.

5. De los 15 laudos, 7 han sido favorables y 8 desfavorables



Malla Vial del Valle del Cauca

5.0 Estructuración de la Quinta Generación de Concesiones

5.1

Documento CONPES de 5G

Durante el 2020 y el 2021 se construyó el documento CONPES

“Política para el desarrollo de Proyectos de Infraestructura de Transporte Sostenible: Quinta Generación de Concesiones Bajo el Esquema de Asociación Público - Privada”, cuyo objetivo es establecer e implementar un modelo de gestión para el desarrollo de la Quinta Generación de Concesiones de proyectos de infraestructura de transporte por Asociación Público – Privada, aplicable a todos los modos, que enfrente los retos del ciclo de vida de los proyectos con soluciones innovadoras, fundamentadas en principios integrales de sostenibilidad institucional, financiera, social y ambiental.

Este documento traza los lineamientos para el desarrollo y ejecución del programa de la Quinta Generación de Concesiones con un enfoque de multimodalidad, principalmente, esta política pública fomentará el desarrollo de infraestructura en los diferentes modos de transporte, especialmente en el modo férreo, fluvial y aeroportuario. Con lo cual, se establecen medidas que promueven, entre otras cosas, el desarrollo de infraestructura logística especializada y/o nodos de intercambio modal para facilitar la conexión y el intercambio de un modo de transporte a otro. Esto a su vez se ve reflejado en el pipeline de proyectos que componen las Concesiones del Bicentenario, que por primera vez en la historia de la infraestructura del país abarca proyectos diferentes al modo carretero.

Al mismo tiempo resulta ser un avance significativo en materia de sostenibilidad, siendo la apuesta más importante desde el sector de la infraestructura de transporte para avanzar en el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible; con lo cual, se busca conectar más y mejor a los colombianos de una manera sostenible. Para ello, el CONPES desarrolla los lineamientos en materia de sostenibilidad institucional, social, financiera y ambiental para el desarrollo del Programa, lo que permitirá estructurar y ejecutar proyectos más sostenibles con el entorno.

En materia de sostenibilidad institucional el CONPES busca impulsar el fortalecimiento institucional y la gobernanza con estándares de OCDE en gobierno corporativo y medidas de Compliance. De la mano de lo anterior, se adoptarán metodologías de trabajo colaborativo para la estructuración de los proyectos (tales como el Building Information Modeling, para facilitar la gestión de proyectos, o la Metodología de los Cinco Casos y el Project Development Routemap del Reino Unido). Con esto, se busca avanzar en la estructuración de los proyectos sostenibles, ya que el uso de estas herramientas tecnológicas facilita la recopilación de información para la toma de decisiones basada en evidencia. De igual forma, se contará con herramientas tecnológicas para medir y hacer seguimiento al cumplimiento de los estándares de sostenibilidad de los proyectos.

Desde la sostenibilidad social los proyectos de 5G fomentarán la inclusión y serán estructurados de acuerdo con la realidad socioeconómica de las comunidades en las zonas de influencia de los proyectos. Para esto, incorporan una Subcuenta para Obras Sociales, con aportes del 0.5% del CAPEX, que serán destinados a intervenciones sociales necesarias para los municipios del área de influencia de los proyectos y así contribuir, de manera complementaria a planes públicos de desarrollo local, al fortalecimiento del entorno social, cultural, económico, y mejoramiento del bienestar social y condiciones de vida de la comunidad. Estas intervenciones se enfocarán en aspectos de movilidad, recreación, productividad, emprendimiento, educación, habitabilidad, entre otras. Adicionalmente, los proyectos de 5G le apostarán a la equidad de género, incluyendo cuotas de 30% para cargos

directivos y 10% para labores constructivas, lo que resulta ser una primera apuesta por el desarrollo económico de las mujeres dentro de las obligaciones contractuales.

Además, se generan apuestas y avances importantes en materia de sostenibilidad ambiental a través de los proyectos de 5G, lo cuales propenderán por una infraestructura resiliente al cambio climático. Con el Programa de Aporte Sostenible se adoptarán y reportarán, medidas que conlleven a una disminución en los Gases de Efecto Invernadero para una transición hacia la sostenibilidad baja en carbono. De igual forma, mediante este programa el concesionario podrá proponer de forma voluntaria y proactiva mecanismos innovadores en cambio climático. Por ejemplo, en materia energética, residuos sólidos, o cualquier otra innovación en sostenibilidad a elección del concesionario. Adicionalmente, se ha creado la Subcuenta de Cambio Climático, que será fondeada en caso de que el concesionario obtenga financiación de cooperación internacional o acuerdos de cooperación, y los recursos estarán destinados a la inversión en vías adaptadas y resilientes al cambio climático por concepto de restauración ambiental e infraestructura verde aplicable al Proyecto. Esto incluye tecnología e innovación sostenible para el proyecto.

Todo lo anterior, redundará en la facilitación de financiación sostenible para los proyectos de las Concesiones del Bicentenario. Además de desarrollar estrategias que incentiven y promuevan la financiación de proyectos con bonos temáticos sostenibles.

Después de más de un año de trabajo en el que se construyó el documento CONPES escuchando

las recomendaciones de las entidades del gobierno que tienen incidencia en la estructuración y ejecución de estos megaproyectos de infraestructura, así como el sector privado, incluyendo el sector financiero y el sector de la construcción, el 29 de noviembre de 2021 se aprobó el Documento CONPES, reflejando una política consensuada que recoge las preocupaciones de los principales actores del sector.

Es importante resaltar que no solo se logró su construcción y aprobación, sino que además se logró el cumplimiento de más del 50% de las acciones, con tan solo 7 meses desde su aprobación. Esto fue gracias al apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo, y se destaca la materialización de acciones tales como el Kit de Herramientas para la Mitigación y Adaptación al Cambio Climático en los proyectos de APP. Este Kit se desarrolla como un paso a paso de los criterios e instrumentos para estructurar y desarrollar proyectos con criterios de mitigación y adaptación al cambio climático. Abarcando desde la primera etapa de la estructuración de un proyecto de APP, hasta el final de la operación y mantenimiento de los proyectos de APP de la ANI. Con lo cual, se asegura que de aquí en adelante los proyectos de la ANI cumplan con estos criterios.

Además, se desarrolló el documento guía de Mecanismo de Acceso a Nuevas Fuentes de Financiación Sostenible para incentivar y promover el uso de este tipo de financiación en nuestros proyectos; documento que además se encuentra en armonía con la Taxonomía Verde desarrollado por la Superintendencia Financiera.

También se destaca el desarrollo de la Herramienta Tecnológica para Realizar Seguimiento a los Indicadores de Sostenibilidad, la cual fue desarrollada con 5 proyectos pilotos y sus resultados se pueden visualizar en la plataforma **ANIscope**:

<https://aniscopio.ani.gov.co/proyectos5g-public>⁶

• Logros

- El 29 de noviembre de 2021 se aprobó el Documento CONPES “Política para el desarrollo de Proyectos de Infraestructura de Transporte Sostenible: Quinta Generación de Concesiones Bajo el Esquema de Asociación Público – Privada”.
- Se ha cumplido con el 50% de las acciones propuestas en el CONPES con el apoyo del BID.

6. Ingresando al link, hacer click en “+ Ficha de Sostenibilidad” en el lado izquierdo de la pantalla.

5.2

Proyectos 1 y 2 Ola

La puesta en marcha de las Concesiones del Bicentenario o Proyectos de Quinta Generación de Concesiones-5G es uno de los grandes logros de este Gobierno.

Se trata de un robusto programa de infraestructura de transporte concesionado que en su primera ola tiene 14 proyectos que comprenden iniciativas carreteras, aeroportuarias, férreas y fluviales.

La inversión estimada es de \$20 billones de pesos en Capex de 2020, con los que se pretende generar alrededor de 600.000 empleos directos, indirectos e inducidos⁷.

A junio de 2022, hemos adjudicado cinco proyectos de la nueva generación de concesiones- las Concesiones del Bicentenario, así: Malla Vial del Valle del Cauca- Accesos Cali – Palmira, Alo Sur, Accesos Norte 2, Troncal del Magdalena 1, y Troncal del Magdalena 2; los cuales suman \$7 billones de pesos (Capex de 2020) y crearán más de 197 mil empleos.

⁷. De acuerdo con estimaciones realizadas por Fedesarrollo, cuando la demanda por obras civiles crece en 1 billón de pesos, se generan en promedio, cerca de 28.204 empleos en la economía. (Fedesarrollo (2017). Informe Mensual de FEDESARROLLO. Tendencia Económica, 179.)



Malla Vial del Valle del Cauca- Accesos Cali – Palmira

Cumpliendo los compromisos con el Valle del Cauca, en mayo de 2021 se adjudicó el contrato de concesión con el que se materializó la primera concesión 5G del país, pero antes de eso ya había marcado un hito durante el proceso de selección, ya que fue la primera vez en la historia de los procesos de licitación de proyectos de infraestructura de transporte concesionados que se recibieron ocho ofertas para participar, lo que ratifica la confianza de los inversionistas nacionales e internacionales en los proyectos concesionados en nuestro país.

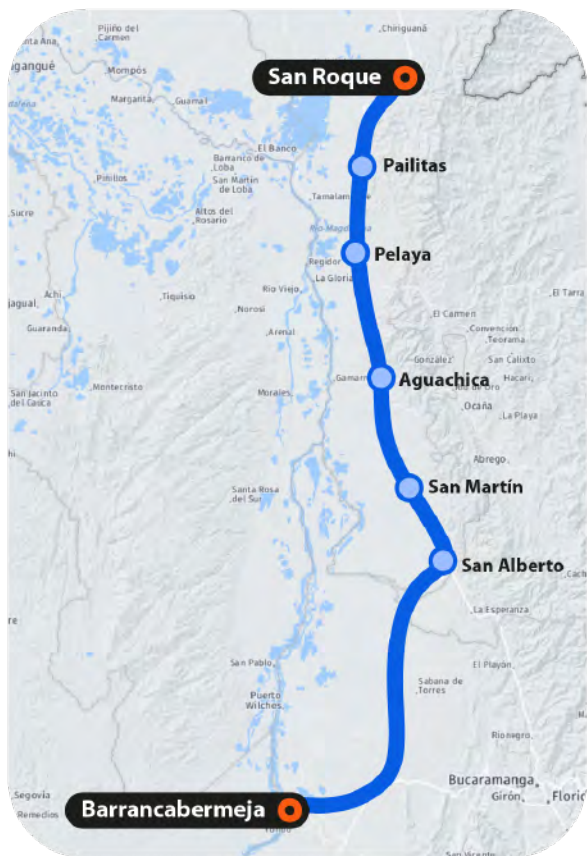
Este proyecto comprende construcción, rehabilitación y mantenimiento a lo largo de 310 kilómetros de vía. La inversión en Capex será de 1,22 billones de pesos (cifra a diciembre de 2020), y se prevé la generación de 34.400 empleos directos, indirectos e inducidos. Con esta iniciativa se estima saldrán beneficiados cerca de 3.300.000 habitantes de Cali, Buga, Candelaria, El Cerrito, Florida, Guacarí, Ginebra, Jamundí, Palmira, Vijes, Yotoco, Yumbo, Caloto, Miranda, Puerto Tejada, Santander de Quilichao y Villarica.



ALO SUR

En diciembre de 2021 se adjudicó el contrato de concesión de la Avenida Longitudinal de Occidente – ALO Sur, la segunda iniciativa de las Concesiones del Bicentenario o 5G en ser adjudicada. La ALO Sur intervendrá 24,5 kilómetros de vía entre Chusacá (Soacha) y la Calle 13, en Fontibón, y se convertirá en uno de los principales y más modernos corredores para ingresar y/o salir de Bogotá, y conectar a la ciudad de manera más eficiente con el suroccidente del país. Tendrá inversiones por 1,17 billones de pesos entre Capex y Opex (cifra a diciembre de 2020), que se prevé, impulsarán

licitación y se recibieron 7 proponentes, y el 25 de mayo se adjudicó el proyecto a la Estructura Plural Autopista Magdalena Medio, conformada por KMA Construcciones SAS y Ortiz Construcciones y Proyectos; siendo este el cuarto proyecto de las Concesiones del Bicentenario en ser adjudicado.



Troncal del Magdalena 2

La Troncal del Magdalena 2 comprende el tramo entre Sabana de Torres- Curumaní, el proyecto prevé la intervención de 272 kilómetros, con una inversión de \$1,70 billones de pesos en Capex (cifras estimadas a diciembre de 2020) y la generación de 47.947 empleos entre directos, indirectos e inducidos. Además, se beneficiarán más de 220.053 colombianos en los municipios de Sabana de Torres en el departamento de Santander y San Alberto, San Martín, Río de Oro,

Aguachica, Gamarra, La Gloria, Pelaya, Pailitas y Curumaní en el departamento del Cesar.

El 27 de julio de 2021 se dio apertura al proceso de licitación durante el cual se recibieron 2 propuestas, y el 8 de junio se adjudicó a KMA Construcciones SAS y Ortiz Construcciones y Proyectos.

Además de los 5 proyectos ya adjudicados otros 2 proyectos se encuentran completamente estructurados y aprobados, y se trabaja para la contratación de estos antes del cierre de Gobierno, a saber: Buga- Buenaventura y Canal del Dique.



Buga - Buenaventura

El proyecto Buga – Buenaventura prevé la intervención de 126 kilómetros, con una inversión de \$2,21 billones de pesos en Capex (cifras estimadas a diciembre de 2020) y la generación de 62.331 empleos entre directos, indirectos e inducidos. Además de beneficiar a más de 2 millones de colombianos. Este proyecto ya cuenta con la aprobación del Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda, además de contar con las vigencias futuras aprobadas por el CONFIS para la financiación del proyecto. El 13 de octubre de 2021 se dio apertura al proceso de licitación y el cierre de la licitación se dio el 15 de julio. Finalmente, resultó adjudicado el 5 de agosto a Sacyr.

Para este proyecto se presentaron dos proponentes durante el cierre de la licitación, a saber: Proyectos y Desarrollos Viales del Valle SAS- Prodevivalle SAS, y Sacyr Concesiones Colombia SAS.



Canal del Dique

El proyecto Canal del Dique, tiene una longitud total de 115,5 kilómetros que abarcan la hidrovía, entre el municipio de Calamar y la bahía de Cartagena. De hecho, el proyecto plantea obras que garanticen tanto la navegabilidad por el canal como mitigar esos impactos negativos por probables inundaciones y la restauración de los ecosistemas. El proyecto tendrá una inversión de \$2,34 billones de pesos en Capex (cifras estimadas a diciembre de 2020) y la generación de 66.081 empleos entre directos, indirectos e inducidos. Además de beneficiar a más de 1.5 millones de colombianos de manera directa.

El proyecto de Restauración de los Ecosistemas Degradados del Canal del Dique es sin duda el proyecto de infraestructura de transporte más

importante en materia de sostenibilidad en Latinoamérica, y resulta ser una excelente muestra de la relevancia del componente ambiental y social en los proyectos 5G. Bajo la filosofía de articular proyectos de desarrollo con gran importancia económica para competitividad del país la ANI ha dado pasos gigantescos en la articulación de estos proyectos con el desarrollo local de los grupos poblaciones que estaría dentro de la ejecución de los mismos. Dicho esto, para el Canal del Dique se desplegó a través de la conformación de equipos multidisciplinarios la puesta en marcha de estrategias sociales que permitiesen de manera temprana velar por la participación oportuna de las comunidades étnicas a las cuales se garantizó el derecho a la consulta previa.

Con más de 200 reuniones internas y oficiales en presencia de la Dirección de la Autoridad Nacional de Consulta Previa y con más de 10 meses de trabajo de campo, la Agencia en el marco de sus obligaciones de ley y con el acompañamiento de los entes de control, consultó a 16 comunidades entre indígenas y consejos comunitarios de comunidades negras, dejando como resultado Acuerdos de Compensación por \$61.915 millones de pesos para las 16 comunidades, que prevén desde desarrollo de infraestructuras comunitarias, hasta la generación de ejes de productividad como parte de los procesos de seguridad alimentaria a ejecutarse a través de proyectos productivos.

El pasado 25 de marzo se dio la publicación de los pliegos definitivos del proyecto, tras la aprobación de las vigencias futuras del proyecto, y el cierre de la licitación se dio el 13 de julio en dicha audiencia se recibió una propuesta por parte de Sacyr.

Además, es importante destacar que se pidió acompañamiento a los entes de control para que, en caso de ser adjudicado el proyecto, se mantenga una socialización constante con las comunidades en relación con los avances del proyecto. En particular, la socialización de los avances en los diseños de las obras por parte del eventual concesionario que, durante la fase de pre-construcción (18 meses) se desarrollará de la actual factibilidad hasta nivel de detalle.

No obstante lo anterior, debido a las solicitudes del gobierno entrante y del Comité de Contratación de la ANI, el 4 de agosto se decidió aplazar la licitación hasta el 12 de agosto con el fin de que el próximo gobierno tome una decisión.



APP del Río Magdalena

La APP del Río Magdalena es un proyecto que prevé la intervención de 668 kilómetros de

hidrovía para recuperar la navegabilidad por el principal afluente de Colombia a lo largo de 668km, entre Bocas de Ceniza (Barranquilla) y Barrancabermeja (Santander). Este proyecto beneficiará a las poblaciones de 50 municipios, desde Barrancabermeja, hasta Barranquilla, con más de 1.5 millones habitantes de 6 departamentos.

Vale la pena resaltar que durante su estructuración, y teniendo en cuenta las particularidades de este proyecto, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) realizó aportes importantes para que la estructuración financiera, legal y de riesgos fuera adelantada a través de una empresa consultora independiente con experiencia en la estructuración de proyectos similares. Lo anterior, con el fin de garantizar la banqueabilidad del proyecto. En este sentido, dentro del apoyo brindado por el BID, se tuvo la asesoría de importantes empresas nacionales e internacionales, como las firmas Duran & Osorio, para el componente legal; Ernst & Young, para el componente financiero; y Environmental Resources Management (ERM) y Royal Haskoning DHV, para el componente técnico y ambiental.

Este acompañamiento jugó un papel determinante para garantizar que se cumpliera con estándares internacionales necesarios; que permite su viabilidad financiera y el logro del objetivo trazado: potencializar al río Magdalena como parte de un corredor logístico intermodal estratégico.

El pasado 24 de diciembre de 2021 se dio apertura al proceso licitatorio de la APP del río Magdalena al publicar el pliego definitivo de condiciones de esta iniciativa, y el cierre de la

licitación se dió el 16 de junio sin embargo, no se recibió ningún proponente. Razón por la cual, el Gobierno Nacional trabaja para la reprogramación de vigencias futuras para la contratación de las obras a través de otra entidad diferente a la ANI.

Adicional a lo anterior, otros 6 proyectos de la primera ola de las Concesiones del Bicentenario se encuentran en una etapa de estructuración avanzada y comenzarán las aprobaciones respectivas ante el Ministerio de Hacienda y el Departamento Nacional de Planeación, estos son: Aeropuerto de San Andrés, Ampliación del Aeropuerto Rafael Nuñez, los Aeropuertos de Suroccidente, el Tren Dorada- Chiriguana, y Santuario - Caño Alegre.



Iniciativa Privada Aeropuerto de San Andrés

La iniciativa privada para el desarrollo del aeropuerto de San Andrés es un proyecto que contempla el diseño, construcción, modernización, operación y mantenimiento de la infraestructura del aeropuerto, tanto del lado

aire como del lado tierra del Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla, ubicado en el departamento Archipiélago de San Andrés. Para lo cual, el proyecto prevé una inversión de \$0,29 billones de pesos en Capex (Pesos de 2020), y la generación de 8,179 empleos entre directos, indirectos e inducidos. Además, se prevé que el proyecto beneficiará a más de 63 mil habitantes. Actualmente, el proyecto ya cuenta con aprobación del Ministerio de Hacienda, el Departamento Nacional de Planeación y el CONPES. Sin embargo, el proceso de contratación depende de un acuerdo con la Aerocivil que no se ha dado.



Iniciativa Privada Ampliación del Aeropuerto Rafael Núñez

El objetivo de este proyecto es la financiación, construcción, Operación, Mantenimiento y reversión tanto del Lado Aire como del Lado Tierra del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de la ciudad Cartagena de Indias; contemplando entre sus principales obras la construcción de un nuevo terminal internacional, la ampliación de plataforma

principal, la remodelación terminal actual y la construcción calle de rodaje paralela. Además de la construcción de muelles de embarque, suministro e instalación de puentes de abordaje, y el mantenimiento de la infraestructura del Aeropuerto Rafael Núñez.

El proyecto tendrá un valor de \$ 0,47 billones en Capex y \$ 0,41 billones en Opex. (Pesos de diciembre de 2021), con lo cual se prevé la generación de 13.269 empleos directos, indirectos e inducidos. Actualmente el proyecto ya cuenta con la aprobación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la cual se dio el 29 de mayo de 2022, y el 15 de julio se recibió la aprobación del Departamento Nacional de Planeación.



Los Aeropuertos de Suroccidente

Este proyecto tiene como objetivo administrar, adecuar, construir, expandir, operar y explotar económicamente los aeropuertos Benito Salas de Neiva y Alfonso Bonilla Aragón de Palmira, que sirve a la ciudad de Cali; tanto en el lado aire

como en el lado tierra. El proyecto prevé una inversión de \$0,90 billones de pesos en Capex (pesos de diciembre de 2020) y la generación de 33,845 empleos directos, indirectos e inducidos; además de 3.5 millones de Colombianos beneficiados.

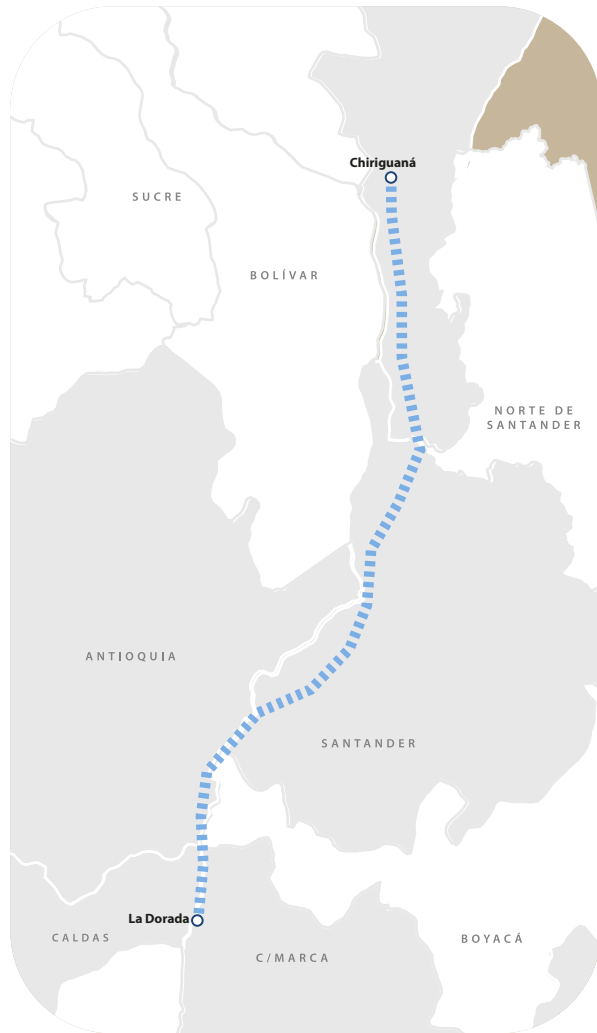
En el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Palmira se prevé la construcción de un nuevo dique nacional, nuevo terminal bajo costo, nuevo dique swing doble, nuevos puentes de abordaje, nuevo edificio Aerocivil, nueva torre de control, ampliación e iluminación de plataforma, entre otras intervenciones.

Por su parte, en el Aeropuerto Benito Salas de Neiva se realizará una ampliación de márgenes de TWY A y B, actualización del balizamiento, calle de rodaje aviación general, ampliación y remodelación del edificio terminal, construcción de área para parqueaderos, nueva vía de comunicación directa con la carrera 26, construcción de vial perimetral, entre otras.

Actualmente, el proyecto se encuentra en etapa de estructuración avanzada y se radicó el 6 de junio en el Ministerio de Hacienda para iniciar el trámite de aprobaciones del proyecto.

Tren Dorada-Chiriguaná

Este proyecto hace parte del Plan Maestro Férreo que busca fortalecer el sistema ferroviario en el país, pues lo convierte en uno de los ejes más fuertes de la operación multimodal en Colombia. El proyecto tiene una longitud de 523 km y se estima que su inversión es de \$ 1,59 billones de pesos (cifra estimada en Capex a diciembre de 2020), con lo cual generará 44.844 empleos directos, indirectos e inducidos estimados.



Entre las obras que se contemplan están las actividades de rehabilitación de la vía, mejora a vía tipo cooper E40 y cambio de rieles a 90 lb/Yd (parámetros técnicos). El proyecto contempla además la construcción de largas barras soldadas, un sistema de control de tráfico de trenes, la intervención de puentes y la actualización y puesta a punto de equipo rodante. Igualmente, se reemplazarán las traviesas de madera por traviesas de concreto, así como se trabajará en los riegos de balasto, alce, alineación y nivelación de vía. Finalmente, habrá reforzamiento de puentes, y se fortalecerán la señalización y el control. Con este proyecto se busca incentivar a los empresarios y

a los generadores de carga a utilizar el modo férreo para sus operaciones cotidianas, siendo este un medio de transporte más sostenible.

Con el proyecto se verán beneficiados 24 municipios de cinco departamentos. Actualmente, el proyecto culminó su estructuración y fue radicado el 7 de julio para las respectivas aprobaciones en el Ministerio de Hacienda, sin embargo, se requiere garantizar los recursos públicos para la financiación del proyecto antes de abrir el proceso de licitación.



Iniciativa Privada- Nuevo Aeropuerto de Cartagena - Bayunca

Se encuentra en etapa de estructuración avanzada y contempla los estudios, diseños, construcción, operación, administración y mantenimiento de una nueva pista de vuelo, calle de rodaje paralela, nueva torre de control, nueva plataforma de parqueo de aeronaves y nueva terminal aérea. Se trata de un proyecto Greenfield con visión de largo plazo y los más altos estándares aeronáuticos internacionales.

Este proyecto prevé la inversión de \$3,08 billones de pesos en Capex (cifras a diciembre de 2020), y la generación de 86.800 empleos entre directos, indirectos e inducidos; además de beneficiar a 1 millón de habitantes.

El Nuevo Aeropuerto de Cartagena se convertirá en una alternativa para los viajeros que desean llegar a la capital del departamento de Bolívar. Adicionalmente, este proyecto permitirá la llegada de nuevas aerolíneas, dinamizará el desarrollo industrial y logístico de Cartagena y del departamento de Bolívar, fortaleciendo así el multimodalismo y asegurando los más altos estándares en materia de calidad y servicio en la infraestructura de transporte aérea. Todo lo cual contribuirá a aumentar la competitividad y potenciar el atractivo turístico de Cartagena y de la región.

Actualmente, el proyecto se encuentra en una etapa de estructuración avanzada y se encuentra en revisión y ajustes por parte del originador, con el fin de articular el proyecto con el desarrollo del proyecto Ciudadela Bicentenario de la Fundación Santo Domingo.



Iniciativa Privada- Santuario – Caño Alegre

Este corredor vial tendrá una intervención origen- destino de 108 km y contempla 51,22km de construcción nueva, incluyendo 13 km de puentes y 3 km de túneles. El proyecto que se radicó como una iniciativa privada sin recursos públicos prevé una inversión de \$2,57 billones de pesos en Capex (cifras a diciembre de 2020) y la generación de 72,484 empleos directos, indirectos e inducidos. Además de beneficiar a más de un millón de habitantes entre los que se resalta los municipios de El Santuario, Cocorná, El Carmen de Viboral, San Luis, San Francisco, Puerto Triunfo, Sonsón y Puerto Boyacá.

Este proyecto se encuentra en etapa de estructuración avanzada y en evaluación de la Factibilidad por parte de la Agencia. Posteriormente, iniciaría el proceso de aprobaciones ante el Ministerio de Hacienda y el Departamento Nacional de Planeación.

Además de los proyectos de primera ola, la Agencia Nacional de Infraestructura se encuentra trabajando en una segunda ola, compuesta por proyectos multimodales tales como Sogamoso- Puerto Gaitán, Bogotá- Villeta, y Pasto – Popayán; los cuales quedarán con una estructuración avanzada al finalizar este Gobierno.



6.0 Medidas frente al Covid-19

Con ocasión de la pandemia generada por el Covid-19, y en el marco de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud mediante las Resoluciones 385 del 12 de marzo de 2020 y la 844 del 26 de mayo de 2020, así como los Estados de Emergencia Económica, Social y Ecológica declarados mediante los Decretos 417 del 17 de marzo de 2020 y el Decreto 637 del 6 de mayo de 2020; desde la ANI se tomaron diferentes medidas de atención y manejo de la emergencia para los trabajadores de la ANI, así como frente a los proyectos de infraestructura de transporte.

6.1

Bioseguridad en la Entidad

En relación con las medidas implementadas para los trabajadores de la ANI, en aras de reducir el riesgo de contagio del Covid-19, así como para adaptarnos al contexto impuesto por la pandemia, y lo ordenado mediante el Decreto 491 del 28 de marzo de 2020, por medio del cual se estableció que para evitar el contacto entre las personas, y hasta tanto permanezca vigente la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, las autoridades públicas velarán por prestar los servicios a su cargo mediante la modalidad de trabajo en casa, utilizando las tecnologías de la información y las comunicaciones.

Atendiendo a lo anterior, el 11 de marzo de 2020 se expidió la Circular No.20204090000074 por medio de la cual se recomendó la concertación de un plan de trabajo en casa. A su vez, mediante la Circular No.20204090000084 del 12 de marzo de 2020, se complementaron las medidas implementando un horario flexible en la entidad para reducir el aforo en las instalaciones de la Entidad, así como la implementación de alternancia; con el fin de garantizar la correcta prestación del servicio de manera biosegura.

Por otro lado, mediante la Circular No.20204010101901 del 27 de marzo de 2020 se implementó un procedimiento especial y completamente electrónico, para facilitar la presentación y pago de las cuentas de cobro de los contratos de prestación de servicios profesionales.

6.2

Bioseguridad en los proyectos

En relación con el manejo dado desde la ANI a los proyectos en el contexto de la

pandemia, es importante destacar que mediante la Resolución 471 del 22 de marzo de 2020 la ANI suspendió los términos de 21 actuaciones administrativas, así como las obligaciones contractuales de los proyectos de infraestructura de transporte, a excepción de aquellas obligaciones de operación y mantenimiento necesarias para la prestación del servicio de transporte en todos sus modos, las actividades de atención de sitios inestables y aquellas actividades necesarias para ofrecer condiciones de seguridad en el servicio público de transporte. Por su parte, se estableció que las audiencias de los procesos de selección podrían ser reprogramadas y la evaluación de las propuestas podría hacerse de forma digital utilizando la plataforma Secop II.

Posteriormente, los Decretos 531 del 8 de abril de 2020, 593 del 24 de abril de 2020 y 636 del 6 de mayo de 2020 contemplaron como excepciones a la restricción de la movilidad la ejecución de obras de infraestructura de transporte y obra pública, así como la respectiva cadena de suministros. En ese sentido, se emitió la Circular Conjunta No.03 del 08 de abril de 2020, entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Salud y Protección Social, por medio de la cual se establecieron algunas orientaciones en materia de protección y bioseguridad para mitigar el riesgo de exposición y contagio del Covid-19 en el personal de los proyectos de infraestructura. A su vez, mediante la Resolución 679 del 24 de abril de 2020 el Ministerio de Salud adoptó el protocolo de bioseguridad para el manejo y control del riesgo de Covid-19 en el sector de la infraestructura de transporte.

En atención a lo anterior, mediante la Resolución 498 del 13 de abril de 2020 se inició la reactivación gradual de la operación de la infraestructura de transporte, y se determinó que todos los concesionarios y contratistas de obra pública férrea debían remitir a la Interventoría y a la ANI, un Plan de Reactivación de Obras, incluyendo un detalle del protocolo de implementación de medidas de



osteriormente, los Decretos 531 del 8 de abril de 2020, 593 del 24 de abril de 2020 y 636 del 6 de mayo de 2020 contemplaron como excepciones a la restricción de la movilidad la ejecución de obras de infraestructura de transporte y obra pública, así como la respectiva cadena de suministros. En ese sentido, se emitió la Circular Conjunta No.03 del 08 de abril de 2020, entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Salud y Protección Social, por medio de la cual se establecieron algunas orientaciones en materia de protección y bioseguridad para mitigar el riesgo de exposición y contagio del Covid-19 en el personal de los proyectos de infraestructura. A su vez, mediante la Resolución 679 del 24 de abril de 2020 el Ministerio de Salud adoptó el protocolo de bioseguridad para el manejo y control del riesgo de Covid-19 en el sector de la infraestructura de transporte.

En atención a lo anterior, mediante la Resolución 498 del 13 de abril de 2020 se inició la reactivación gradual de la operación de la infraestructura de transporte, y se determinó que todos los concesionarios y contratistas de

obra pública férrea debían remitir a la Interventoría y a la ANI, un Plan de Reactivación de Obras, incluyendo un detalle del protocolo de implementación de medidas de bioseguridad. Con lo cual, permitió el reinicio paulatino y progresivo de las actividades contractuales en los contratos de concesión y obra a cargo de la ANI.

De la mano de lo anterior, mediante la Circular 20201000000164 del 8 de abril de 2020 la ANI remitió a los concesionarios, contratistas de obra e interventorías, los lineamientos en materia de bioseguridad aplicables al sector de la infraestructura de transporte, así como una matriz de seguimiento a la implementación de las medidas de bioseguridad en los proyectos en el marco de su reactivación. Desde entonces, la ANI ha monitoreado la aplicación de los protocolos de bioseguridad en los proyectos a través del reporte semanal en el aplicativo ANISCOPIO, de acuerdo con lo reportado en la matriz de seguimiento. Con lo cual, se ha hecho un eficiente uso de las herramientas tecnológicas para permitir la reactivación del sector, en condiciones de bioseguridad.

6.3

Acuerdos transversales con los concesionarios

Gobierno Nacional, a través de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), y los distintos concesionarios viales y aeroportuarios del país se realizaron mesas de trabajo en el 2020 con el propósito de definir acuerdos directos para solucionar los impactos que dejó la pandemia generada por el COVID-19 en los proyectos del sector.

Los acuerdos tenían como propósito disminuir la litigiosidad y las reclamaciones directas que presentarían los concesionarios de estos modos de proyectos como consecuencia de las decisiones adoptadas por el Gobierno Nacional por la pandemia en el marco del aislamiento preventivo obligatorio de 2020.

Para esos efectos, en relación con los concesionarios viales, las partes acordaron dividir los acuerdos en dos. El primero que fue suscrito el 5 de octubre de 2020, hace referencia exclusivamente a los siguientes asuntos: (i) obligaciones afectadas, (ii) plazo de suspensión del cumplimiento de las obligaciones afectadas, (iii) costos ociosos, (iv) costos por desmovilización y reinicio de actividades, (v) costos asociados a la implementación de protocolos de bioseguridad, (vi) menores rendimientos, y (vii) mayor permanencia en obra, entre otros. Por otra parte, en el segundo acuerdo se definieron los asuntos relacionados con: (i) menores ingresos por disminuciones en el tráfico y suspensión del recaudo de peaje; (ii) pérdida de liquidez; y (iii) posibles compensaciones diferenciadas por generaciones de concesiones.

Los compromisos del Acuerdo No. 1, suscrito el 5 de octubre de 2020, se sintetizan en lo siguiente:

Los acuerdos tenían como propósito disminuir la litigiosidad y las reclamaciones directas que presentarían los concesionarios de estos modos de proyectos como consecuencia de las decisiones adoptadas por el Gobierno Nacional por la pandemia en el marco del aislamiento preventivo obligatorio de 2020.

Para esos efectos, en relación con los concesionarios viales, las partes acordaron dividir los acuerdos en dos. El primero que fue suscrito el 5 de octubre de 2020, hace referencia exclusivamente a los siguientes asuntos: (i) obligaciones afectadas, (ii) plazo de suspensión del cumplimiento de las obligaciones afectadas, (iii) costos ociosos, (iv) costos por desmovilización y reinicio de actividades, (v) costos asociados a la implementación de protocolos de bioseguridad, (vi) menores rendimientos, y (vii) mayor permanencia en obra, entre otros. Por otra parte, en el segundo acuerdo se definieron los asuntos relacionados con: (i) menores ingresos por disminuciones en el tráfico y suspensión del recaudo de peaje; (ii) pérdida de liquidez; y (iii) posibles compensaciones diferenciadas por generaciones de concesiones.

Los compromisos del Acuerdo No. 1, suscrito el 5 de octubre de 2020, se sintetizan en lo siguiente:

- Se reconocieron cuáles fueron las obligaciones afectadas durante el periodo de aislamiento preventivo obligatorio, dentro de los cuales se encuentran el plan de obras, gestiones prediales, sociales, ambientales y de redes, giros de equity y fondeos de subcuentas, indicadores de operación y mantenimiento entre otros;

- Se definió un plazo de 98 días por desplazamiento de obligaciones. Además, fue reconocido un periodo especial de 68 días más

30 días de reasunción de actividades por la preparación de los protocolos de bioseguridad y el reinicio de obras;

- Se estableció el reconocimiento en términos contractuales de costos ociosos sujeto a que se encuentren debidamente acreditados y que el periodo de ociosidad obedezca a demoras superiores a 8 días hábiles; y

- Los concesionarios renunciaron a reclamaciones por costos en la implementación de los protocolos de bioseguridad.

Posteriormente, en la primera semana de febrero de 2021 fue aprobado en sesión conjunta de los comités de Contratación y Conciliación de la ANI el segundo acuerdo con los concesionarios viales y el memorando de entendimiento con las concesiones aeroportuarias, relacionados con los efectos de la pandemia generada por el COVID-19 durante el 2020.

En virtud del segundo acuerdo con los concesionarios viales fue reconocida una afectación de los ingresos en los proyectos por exención de la tarifa de peaje (entre el 26 de marzo hasta el 31 de mayo de 2020) y por la restricción a la movilidad (entre el 25 de marzo y 31 de agosto de 2020). Para su compensación se definieron las metodologías de cálculo de la afectación, dependiendo de si se trata de proyectos de APP de iniciativa pública o iniciativa privada, y se definieron las fuentes de pago que menor impacto fiscal representaran y sin el reconocimiento de intereses remuneratorios o moratorios.

Por último, es relevante mencionar el memorando de entendimiento con los

concesionarios del modo aeroportuario. Este acuerdo suscrito el 15 de febrero de 2021, reconoció el impacto en ingresos regulados y no regulados por las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional frente al COVID-19 entre el 23 de marzo y el 30 de septiembre de 2020. Además, se acordó una metodología para compensar las afectaciones que no implica ningún desembolso de recursos, que se traduce exclusivamente en la ampliación del plazo. Asimismo, se estableció la potestad de las partes de pactar nuevas suspensiones o ajustes de las obligaciones contractuales con el fin de solucionar las dificultades de liquidez. También, en este acuerdo los concesionarios aceptan renunciar a costos de bioseguridad en ese periodo por la pandemia.

Es importante destacar que los acuerdos fueron alcanzados con la moderación de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, y con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, la Contraloría General de la República, la Procuraduría General de la Nación y la Secretaría de Transparencia.

Informe Ejecutivo de la gestión

Manuel Felipe Gutiérrez Torres
Presidente Agencia Nacional de Infraestructura
Bogotá D.C. 2022

