

Para contestar cite:  
Radicado ANI No.: 20179980007941  
\*20179980007941\*  
Fecha: 29-10-2017

Bogotá D.C.,

Ingeniero  
**ERNESTO VELÁSQUEZ SALAZAR**  
Calle 104 A No. 21 – 87 Apto 603  
Celular 3108770823  
Ciudad.

**ASUNTO:** Radicado ANI N° 2017-409-066545-2 del 23 de junio de 2017. Contrato de Concesión bajo esquema de APP N° 15 de 2015. Proyecto Rumichaca - Pasto.

Cordial saludo Señor Velásquez:

Con el ánimo de dar respuesta a la comunicación radicada por usted en la Agencia Nacional de Licencias Ambientales, bajo el radicado N° 2017031411-1-000 del 02 mayo de 2017, la cual fue trasladada a la Agencia Nacional de Infraestructura bajo radicado ANI N° 2017-409-066545-2 del 23 de junio de 2017, la ANI se permite manifestar lo siguiente:

En cuanto a su mención sobre la modificación del trazado previsto según los diseños de referencia del proyecto de Concesión Rumichaca – Pasto, en el expediente de la ANLA, mediante las comunicaciones 2016-304-038246-1 del 7 de diciembre de 2016 y 2017-304-019496-1 del 23 de junio de 2017, realizamos las aclaraciones pertinentes frente a los temas expuestos sobre la solicitud de licencia ambiental, la modificación del trazado propuesto por el Concesionario, etc., manifestando lo siguiente:

**1. No existe modificación del trazado del proyecto.**

En el Contrato de Concesión bajo esquema de APP No. 15 de 2015 suscrito entre la ANI y la Concesión Unión Vial del sur SAS, en el Apéndice Técnico 1, Sección 5.1 respecto de las modificaciones a los diseños del estructurador estableció **“El Concesionario será el responsable de la realización de los Estudios de Detalle y Estudios de Trazado y Diseño Geométrico y podrá tomar como referencia los análisis y estudios realizados por la entidad. Conforme a lo anterior, el Concesionario podrá realizar modificaciones puntuales de trazado con respecto a los diseños de referencia, las cuales pueden incluir tramos de nueva calzada en reemplazo del mejoramiento de la calzada existente siempre y cuando se mantengan las Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Unidad Funcional y la conectividad de los centros poblados a lo largo del corredor definido en este Apéndice Técnico”.**

Para contestar cite:  
Radicado ANI No.: 20179980007941  
\*20179980007941\*  
Fecha: 29-10-2017

Por otra parte, en el memorando interno de la ANI No. 2016-200-006704-3 del 27 de mayo de 2016 la Vice Presidencia de Estructuración de esta Entidad ante la pregunta que hiciera la Vice Presidencia de Gestión Contractual, en relación con las modificaciones al trazado del estructurador respondió que los únicos puntos obligatorios a cumplir por el concesionario son "Rumichaca E: 934736.440 N: 581782.747(2), Lazo del intercambiador de Catambuco (PRO+440 de la Variante Oriental de Pasto Coordinadas: 620116,7 N 975984,16 E(2) y terminación del corredor en Pasto (El punto final corresponde con el cruce de la Calle 12 con Carrera 4 de Pasto(2)."

Es así como de la disposición contractual antes citada y que fue incluida desde los pliegos de condiciones publicados en la etapa precontractual y de la respuesta de la Vicepresidencia de Estructuración (encargada de estructurar el Contrato de Concesión), se infiere con claridad que el contrato de concesión facultó al Concesionario a realizar modificaciones a los diseños elaborados por el estructurador, por tratarse de diseños de "referencia" elaborados con información primaria, siempre y cuando se diera cumplimiento a las condiciones técnicas definidas en el Contrato, al cumplimiento de unas coordenadas y obras obligatorias y a la conectividad de los centros poblados, es decir que no estamos modificando las características técnicas y geométricas definidas en el Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión, como usted lo manifiesta en el sexto párrafo de su comunicación.

Vale subrayar que, más allá de lo previsto en el Contrato de Concesión, para que no hubiera lugar a objetar las modificaciones a los diseños del estructurador, la ANI exigió que se hicieran los análisis económicos, ambientales y sociales, en aras de tener absoluta claridad de que las modificaciones presentadas por el Concesionario al trazado del estructurador constituirían la mejor alternativa para el proyecto **en su integridad**, desde el mes de mayo de 2016 para el cual el Concesionario radicó en la ANI los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico de todas las Unidades Funcionales incluyendo una alternativa en el diseño al cual denominó "Trazado Optimizado" entre San Juan y Pilcuán, esta Entidad con el apoyo permanente de la Interventoría dio inicio a un ejercicio juicioso que implicó un examen detallado de la información entregada por el Concesionario y de todos los aspectos del proyecto: Técnicos, ambientales, prediales, redes, entre otros, que tomó cerca de 8 meses en los cuales se solicitó información adicional al Concesionario, soportes y mejoras al trazado propuesto ya que varios aspectos técnicos no cumplían con lo establecido en el Contrato de Concesión y las normas aplicables, especialmente con lo relacionado a la conectividad de los centros poblados. Como prueba de este trabajo, se envió mediante comunicado ANI N° 2017-304-019496-1 del 23 de junio de 2017, copia de las comunicaciones emitidas por la Interventoría y la ANI frente a la diferente información suministrada por el Concesionario entre los meses de mayo de 2016 y diciembre de 2016.

Para contestar cite:  
Radicado ANI No.: 20179980007941  
\*20179980007941\*  
Fecha: 29-10-2017

Con la entrega que realizó el Concesionario a la ANI el 19 de octubre de 2016 mediante radicado N° 2016-409-094688-2, se constató que las condiciones geométricas y técnicas del trazado optimizado del sector comprendido entre San Juan – Pilcuán, están de acuerdo con las características geométricas y técnicas de entrega de las Unidades Funcionales 1, 2 y 3 definidas en el Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión No. 15 de 2015. Hay que subrayar de esta entrega que el Concesionario se compromete a operar y mantener la calzada existente durante la operación de la concesión garantizando de esta forma la conectividad de los centros poblados.

Posteriormente, la Interventoría del proyecto mediante radicado ANI N° 2016-409-117917-2 del 22 de diciembre de 2016, se pronunció sobre el trazado optimizado con un concepto integral sobre los aspectos prediales, ambientales, sociales, técnicos, costos de operación, asuntos arqueológicos y de las condiciones ofrecidas mediante comunicados GG 508-16 del 14 de octubre de 2016 y los soportes presentados con las comunicaciones GG 540-16 del 5 de diciembre de 2016, GG541-16 del 5 de diciembre de 2016 del cual destacamos las conclusiones:

*“1.- El contrato de concesión determina que los diseños presentados en Fase II, por el estructurador son de referencia, por lo tanto el Concesionario podrá realizar su propio trazado siempre y cuando se garantice la conectividad de los centros poblados del proyecto y se cumpla con las condiciones técnicas establecidas en el apéndice técnico 1 y apéndice técnico 3.*

*2.- De acuerdo con el contrato solamente son puntos obligatorios el inicio del proyecto en el K0 + 940 en la Ciudad de Ipiales, la intersección Catambuco K 78 y el final del proyecto en la Ciudad de Pasto K 83.*

*3.- Las condiciones Geológicas y Geotécnicas en los dos corredores son similares, siendo algo más críticas las del corredor por el sector del estructurador, por posibles efectos de socavación originados por el Rio Guaitara y por cortes más altos en los taludes.*

*4.- Los costos de operación para el escenario más factible de manejo de vehículos durante la construcción y posteriormente la operación son mayores por el corredor del estructurador evaluados en valor presente.*

*5- El trazado propuesto por el Concesionario elimina el riesgo de accidentabilidad de los usuarios de la vía por caída de materiales en la etapa de construcción.*

*6. El diseño vertical en el trazado propuesto por el concesionario incumple en algunos tramos con el parámetro de longitud crítica de pendiente aunque en el trazado fase II también se incumplen en menor medida.*

Para contestar cite:  
Radicado ANI No.: 20179980007941  
\*20179980007941\*  
Fecha: 29-10-2017

7.- *Contar con características geométricas mejores en el diseño horizontal tal como lo propone el concesionario en el diseño del tramo especificado, es beneficioso para los vehículos, lo que compensa de alguna manera la afectación por el desmejoramiento del diseño vertical en el parámetro de longitud crítica de pendiente.*

8. *Los cálculos aritméticos realizados por la interventoría en Capex y Opex corresponden a un ejercicio somero, sin embargo es claro que en esta materia el riesgo es del concesionario el valor final de su ejercicio, garantizando el cumplimiento de lo establecido en el contrato.*

9. *Contar con dos corredores de circulación, tal como lo propone el concesionario (Dos calzadas nuevas por el trazado por el propuesto y calzada existente) representa una ventaja desde el punto de vista de la conectividad y de vulnerabilidad.*

10. *Es viable el trazado propuesto por el concesionario que incluye la construcción de la doble calzada y la operación y mantenimiento de la calzada existente durante la operación de la concesión con la estabilización de puntos críticos establecidos en el contrato. “.*

Hay que resaltar que el análisis efectuado tanto por la ANI como por la Interventoría del proyecto además arrojó lo siguiente: para predios unos costos preliminares de adquisición predial menores por el trazado optimizado; para redes, es fácilmente apreciable que por el trazado optimizado existe una menor cantidad de redes y edificaciones, así que, se estima que los costos totales para el traslado , protección y/o manejo de redes a intervenir sería menor por el trazado optimizado, en este aspecto (Predial y de Redes), se debe tener en cuenta la asignación de los costos adicionales de acuerdo a lo estipulado en el Contrato de Concesión; para el tema ambiental, se encuentra que en su mayoría el trazado optimizado y el del estructurador corresponden a los mismos ecosistemas que serían impactados por el trazado optimizado.

Con base en la información presentada por el Concesionario, el concepto de la Vicepresidencia de Estructuración de la ANI y los conceptos que ha proporcionado la Interventoría, mas todos los análisis internos que el equipo de apoyo a la supervisión realizó sobre cada aspecto del proyecto, se consideró viable la implementación del trazado optimizado en el tramo San Juan – Pilcuán, toda vez se enmarca dentro de los requerimientos del Contrato de Concesión. Mediante el otrosí No.2 se dejó en claro contractualmente cuál es el alcance de cada Unidad Funcional, de acuerdo con el trazado presentado por el Concesionario.

Adicionalmente, el Contrato de Concesión establece en la sección 13.2 “Riesgos Asignados al Concesionario”:

- (i) *“Los efectos favorables o desfavorables derivados de los Estudios de*

Para contestar cite:  
Radicado ANI No.: 20179980007941  
\*20179980007941\*  
Fecha: 29-10-2017

*Detalle y Estudios de Trazado y Diseño Geométrico o cualquier otro componente de diseño, sobre la programación de obra, sobre los costos, y/o en general sobre cualquier situación que pueda verse afectada como consecuencia de su ejecución durante cualquiera de las etapas..."*

- (ix) *"los efectos favorables o desfavorables derivados de la Gestión Social y Ambiental, toda vez que es obligación de resultado del Concesionario efectuar la Gestión Social y Ambiental y cumplir al respecto con la Ley Aplicable".*
- (xiv) *"los efectos favorables o desfavorables de las variaciones de los componentes económicos y técnicos necesarios para cumplir con las obligaciones del Concesionario necesarias para la cabal ejecución de este Contrato, relacionadas con la consecución de la financiación, la elaboración de sus propios Estudios de Detalle y Estudios de Trazado y Diseño Geométrico, la contratación de los Contratistas, ...".*

Por lo descrito anteriormente, es claro que el Contrato de Concesión permite realizar ajustes a los diseños de fase II del proyecto, diseños que pueden ser tomados o no como referencia por el Concesionario, adicionalmente los riesgos y modificaciones a los diseños del proyecto son exclusivamente del Concesionario.

## **2. No se contempla modificación al valor del contrato**

De acuerdo con los datos presentados por el Concesionario y validados por la Interventoría, se cuenta con un estimado del valor de la construcción, el mantenimiento y la operación para el trazado de referencia del Contrato. Vale la pena aclarar que con la implementación del trazado del Concesionario no se contempla la alteración del valor del Contrato de Concesión. De todas formas, la parte general del contrato de concesión, Capítulo XIII ECUACION CONTRACTUAL Y ASIGNACION DE RIESGOS en el numeral 13.2 Riesgos asignados al concesionario literal (a) romano (vi) *"Los efectos favorables o desfavorables derivados de los Estudios de Detalles y Estudios de Trazado y Diseño Geométrico o cualquier otro componente de diseño, sobre la programación de obra, sobre los costos, y/o en general sobre cualquier situación que pueda verse afectada como consecuencia de su ejecución durante cualquiera de las etapas en los términos establecidos en el presente contrato".* En consecuencia, correspondería al Concesionario asumir los costos y gastos adicionales que requiera el objeto de la modificación, por lo tanto, no podría exigir indemnizaciones, compensaciones a cargo de la Agencia ni desembolsos adicionales de recursos públicos, para el normal desarrollo del Plan de Obras de acuerdo a su propuesta de trazado.

## **3. Componente ambiental**

Para contestar cite:  
Radicado ANI No.: 20179980007941  
\*20179980007941\*  
Fecha: 29-10-2017

En la estructuración del proyecto la Agencia Nacional de Licencias Ambientales – ANLA- abrió los expedientes NDA0905 para el tramo Rumichaca – Pedregal y NDA0906 para el tramo Pedregal – Pasto, se aclara que esta entidad se pronunció sobre las alternativas para el paso por los centros poblados del sector Rumichaca - Pedregal y no sobre alternativas de trazado para el tramo que se menciona. La alternativa #2 mencionada por usted en la comunicación, hace referencia a la variante que definió la ANLA en el Auto 420 de 2015 como la más viable desde el punto de vista ambiental para el paso por los centros poblados del tramo Rumichaca – Pedregal, variantes que finalmente son pares viales a la vía existente para no generar una afectación considerable en estos centros poblados.

Aunque el Concesionario dentro de su Estrategia de Licenciamiento optó por solicitar a la ANLA la unificación de los expedientes para obtención de una sola Licencia Ambiental, la ANI no dio trámite a la solicitud, en consecuencia, el Concesionario se encuentra adelantando dos Estudios de Impacto Ambiental, uno para el tramo Rumichaca – Pedregal y otro para el tramo Pedregal – Pasto.

De igual forma, el Concesionario dentro de su Estrategia de licenciamiento ambiental optó por solicitar a la ANLA la unificación de los expedientes NDA-0905 y NDA-0906 para obtener una (1) única Licencia Ambiental para el proyecto Rumichaca - Pasto, la ANLA no dio trámite a la solicitud y se pronunció, argumentando que no podrá realizar un pronunciamiento a fondo respecto a la solicitud de integrar o unificar los expedientes, hasta no contar con el pronunciamiento de un Diagnóstico Ambiental de Alternativas - DAA para evaluar la propuesta del trazado propuesto por el Concesionario entre San Juan a Pilcuán Viejo con la alternativa elegida por la ANLA con anterioridad en el Auto N° 420 de 2015 para el tramo Rumichaca - Pedregal, por lo tanto, la Autoridad Ambiental requiere determinar cuál de las dos alternativas ambientalmente genera menor afectación ambiental.

Debido a esto, el Concesionario presentó ante la ANLA el Diagnostico Ambiental de Alternativas y está entidad viabilizó como trazado a ejecutar el propuesto por el Concesionario. Véase la Resolución 00948 del 28 de marzo de 2017 de la ANLA. En consecuencia una vez definida la Alternativa por parte de la ANLA, el Concesionario se encuentra adelantando tres (3) Estudios de Impacto Ambiental; uno para el tramo Rumichaca - San Juan, el segundo para el tramo San Juan – Pedregal y el tercero para el tramo Pedregal- Catambuco.

Por último, ponemos de manifiesto que la ANI, siempre ha estado disponible para exponerle el estado del proyecto y aclarar cualquier mal entendido sobre el mismo y las diferentes solicitudes que se han tornado de manera reiterativa como se relaciona a continuación, donde se evidencia que usted ha radicado un total de 13 comunicaciones a la ANI, dando respuesta a estas mediante 8 comunicaciones en las cuales se ha dado alcance a cada una de sus inquietudes:



Para contestar cite:  
Radicado ANI No.: 20179980007941  
\*20179980007941\*  
Fecha: 29-10-2017

No	Ricado Entrada	Fechas	Radicado Respuesta	Fecha
1	2016-409-104365-2	16/11/2016	2016-304-036533-1	22/11/2016
2	2016-409-105781-2	21/11/2016	2016-304-038246-1	07/12/2016
4	2016-409-105785-2	21/11/2016		
5	2016-409-116405-2	19/12/2016	2016-304-040671-1	27/12/2016
6	2016-409-116399-2	19/12/2016		
7	2017-409-004062-2	16/01/2017	2017-304-002943-1	02/02/2017
8	2017-409-004066-2	16/01/2017		
9	2017-409-004622-2	17/01/2017		
10	2017-409-012751-2	07/02/2017	2017-304-007687-1	13/03/2017
11	2017-409-024619-2	08/03/2017	2017-304-008204-1	17/03/2017
12	2017-409-046969-2	05/05/2017	2017-304-014873-1	17/05/2017
13	2017-409-059229-2	05/06/2017	2017-304-019496-1	23/06/2017

Adicional a estas comunicaciones, se le ha atendido telefónicamente, por correo electrónico, e incluso personalmente en las instalaciones de la ANI los días 7 y 13 de febrero de 2017 y en la ciudad de Pasto el pasado 15 de junio de 2017, reunión en la cual se retomaron cada una de sus inquietudes o afirmaciones, de acuerdo a lo que establece el contrato de Concesión Proyecto Rumichaca – Pasto.

Atentamente,

**FRANCISCO ORDUZ BARÓN  
FRANCO**

Gerente de Proyecto G9

**FABIÁN AUGUSTO JIMÉNEZ**

Coordinador Grupo Interno de Trabajo  
Ambiental (A)

Anexos: 1 CD con los oficios relacionados en la comunicación.  
Copia: Agencia Nacional de Licencias Ambientales. CII 37 No.8 40 - Bogotá  
Fiscalía General de la Nación. Dg 22 B No 52-01 Bloque F Piso 4 - Bogotá  
Contraloría General de la Republica. Cra 69 No.44-35 Piso 1 - Bogotá  
Procuraduría General de la Nación. Cra 5A No. 15-60 - Bogotá

Proyectó: Felipe Alberto Sánchez Mejía – Contratista, Ing Apoyo VGC  
Revisó: Carlos Felipe Rey – Asesor Jurídico. - Asesor Gerencia de Gestión Contractual 2.  
Giovanna Menjura Parra – Contratista, Líder Equipo de Apoyo a la Supervisión VGC

Avenida Calle 26 Nro. 59-51 Torre 4 y/o Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.  
PBX: 4848860 - 01 8000 410151– www.ani.gov.co, Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.

Para contestar cite:  
Radicado ANI No.: 20179980007941  
\*20179980007941\*  
Fecha: 29-10-2017

Diana Marcela Perdomo Sierra – Asesor Ambiental VPRE

No. Padre: 2017-409-066545-2  
GADF-F-012  
RP 0560