



364
367

Doctora:

GLADYS JOSEFINA ARTEAGA DIAZ.

Juzgado Tercero Administrativo Oral Del Circuito de Montaría.
Montería - Córdoba.

E. S. D.



29 ABR 2019 - 9:15am

11 folios
41 Anex.

EXPEDIENTE: No. 23.001.33.33.003.2018-000497

ACCIÓN: REPARACION DIERECTA.

DEMANDANTE: JOHAN ANDERSON GIRALDO y OTROS.

DEMANDADO: INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS y OTROS.

Mayra Gax

FELIPE SANTIAGO PEREZ DIAZ, mayor de edad, vecino de Montería, identificado con la C.C. No. 6.889.551, expedida en Montería, abogado con T.P. No. 47.079 expedida por el C. S. de la J., en ejercicio del poder a mi conferido por el Ing. **DIEGO JOSE ABAD DURANGO**, identificada con Cedula de Ciudadanía No. 10.930.977 expedida en Montería - Córdoba, Director Territorial Córdoba, del Instituto Nacional de Vías - INVIAS, Establecimiento Público del Orden Nacional, adscrito al Ministerio del Transporte, y que para todos los efectos de esta contestación se reconozca como INVIAS, conforme a su norma de creación y de acuerdo a poder que adjunto, por medio del presente escrito, estando dentro del término legal, procedo a contestar la demanda en el proceso de la referencia, en los siguientes términos:

1.- PARTE DEMANDADA Y DOMICILIO:

La demanda está dirigida el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, establecimiento público del orden nacional, creado mediante Decreto 2171 de 1992, y reestructurado por el Decreto 2618 del 20 de noviembre de 2013, representado legalmente por el Director General, con domicilio principal en la ciudad de Bogotá, carrera 59 No. 26 - 60 entrada 2 CAN – Bogotá. Correo electrónico njudiciales@invias.gov.co

1.1. REPRESENTANTE LEGAL Y DOMICILIO:

El Director General del Instituto Nacional de Vías, representa esta entidad y tiene su domicilio en la ciudad de Bogotá D.C., y a nivel Territorial el Director Territorial Córdoba, Calle 55 No. 6-195, Barrio La Castellana, Montería. Correo electrónico njudiciales@invias.gov.co.





1.2. APODERADO DEL DEMANDADO Y SU DOMICILIO:

FELIPE SANTIAGO PEREZ DIAZ, con domicilio en Montería - Córdoba, Oficina en el Instituto Nacional de Vías INVIAS, Dirección Territorial Córdoba, Calle 55 No. 6 - 195, Barrio La Castellana. Correo electrónico njudiciales@invias.gov.co o fperez@invias.gov.co

2. PRETENSIONES:

Pretende el actor que en sentencia la Jueza Sexta Administrativo Oral del Circuito Judicial de Montería, declare y condene a lo siguiente:

PRIMERO: Se declare que LA CONCESION RUTAS DEL MAR S.A.S., VIAS DE LAS AMERICAS S.A.S., ISNTITUTO NACIONAL DE VIAS INIAS, AFENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI, y EL MINISTERIO DE TRANSPORTE (NACION) son administrativamente responsables de los perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales causados a JOHAN ANDERSON GIRALDO, MARIA ISABEL GIRALDO BARRERA, SOFIA GIRALDO LOAIZA, SUSANA GIRALDO LOAIZA, MARIA ANDREA LOAIZA GIRALDO, BLANCA NUBIA GIRALDO BERMUDEZ, JOSE SANTIAGO MURILLO GIRALDO, YEFRY ALEXIS VANEGAS GIRALDO y ALEJANDRA VIVIANA LOAIZA VELEZ, como consecuencia de las heridas y pérdida de capacidad laboral sufrida por JOHAN ANDERSON GIRALDO y MARIA ANDREA LOAIZA VELEZ, causados por el accidente de tránsito ocurrido en la nueva Vía de san Pelayo a la altura de Caño Viejo, donde colisiona motocicleta BMW R1100 GAS Placa ZRN96, color rojo (vehículo en el que se transportaban) con unos escombros propios de la construcción, hechos ocurrido el 02 de noviembre de 2016.

SEGUNDO: Que como consecuencia de la anterior se condene a LA CONCESION RUTAS DEL MAR S.A.S., VIAS DE LAS AMERICAS S.A.S., ISNTITUTO NACIONAL DE VIAS INIAS, AFENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI, y EL MINISTERIO DE TRANSPORTE (NACION), cancelar a favor de los solicitantes por los perjuicios morales: las siguientes sumas:

• JOHAN ANDERSON GIRALDO	60 S.M.L.M.V.
• MARIA ISABEL GIRALDO BARRERA.	60 S.M.L.M.V.
• SOFIA GIRALDO LOAIZA.	60 S.M.L.M.V.
• SUSANA GIRALDO LOAIZA.	60 S.M.L.M.V.
• MARIA ANDREA LOAIZA GIRALDO.	60 S.M.L.M.V.
• BLANCA NUBIA GIRALDO BERMUDEZ.	60 S.M.L.M.V.
• JOSE SANTIAGO MURILLO GIRALDO.	30. S.M.L.M.V.
• YEFRY ALEXIS VANEGAS GIRALDO.	30. S.M.L.M.V.
• ALEJANDRA VIVIANA LOAIZA.	9. S.M.L.M.V.

TERCERO: Se condene a la NACIÓN- LA CONCESION RUTAS DEL MAR S.A.S., VIAS DE LAS AMERICAS S.A.S., ISNTITUTO NACIONAL DE VIAS INIAS, AFENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI, y EL MINISTERIO DE TRANSPORTE (NACION), a cancelar a favor de los solicitantes por daños a la salud, las siguientes sumas

• JOHAN ANDERSON GIRALDO	60 S.M.L.M.V.
--------------------------	---------------

CUARTO: Se condene a la NACIÓN- LA CONCESION RUTAS DEL MAR S.A.S., VIAS DE LAS AMERICAS S.A.S., ISNTITUTO NACIONAL DE VIAS INIAS, AFENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI, y EL MINISTERIO DE TRANSPORTE (NACION), a cancelar a favor de los solicitantes por afectación o vulneración relevante de bienes o derecho convencionalmente y constitucionalmente amparados, las siguientes sumas:



352
370

• JOHAN ANDERSON GIRALDO 60 S.M.L.M.V.

QUINTO: Se condene a la NACIÓN- LA CONCESION RUTAS DEL MAR S.A.S., VIAS DE LAS AMERICAS S.A.S., ISNTITUTO NACIONAL DE VIAS INIAS, AFENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI, y EL MINISTERIO DE TRANSPORTE (NACION), a cancelar a favor de JOHAN ANDERSON GIRALDO, por daños patrimoniales los siguientes

LUCRO CESANTE:

Lucro Cesante Consolidado.

Por la pérdida de capacidad laboral desde la fecha del accidente hasta el 04 de julio de 2018, fecha en la cual se realiza esta liquidación con el fin de presentar la demanda, por la suma de **Nueve Millones Seiscientos Cuarenta y Seis Mil Trescientos Veinte Pesos (\$9.646.320.00)**, pero habrá de condenarse a la suma superior que resulte probada dentro del proceso y por estimación de peritos.

Lucro Cesante Futuro.

Por la pérdida de capacidad laboral desde (julio 2018) fecha en que se realiza la liquidación para presentar la demanda, hasta la probabilidad de vida de solicitante señor JOHAN ANDERSON GIRALDO, la cual asciende a la suma de **Ochenta y Seis Millones Novecientos Setenta y Cinco Mil Ciento Cincuenta y Ochos Pesos (\$86.975.158.00)**, pero habrá de condenarse a la suma superior que resulte probada dentro del proceso y por estimación de peritos.

SEXTO: Que la suma a que se llegue a condenar a la entidad demandada se ajustara a su valor en los términos previsto en el artículo 178 del Código Contencioso Administrativo, aplicando en la liquidación la variación promedio mensual del índice de precios al consumidor, desde la fecha de ocurrencia de los hechos hasta la de ejecutoria del correspondiente fallo definitivo, devengando además los intereses corrientes y moratorios de conformidad con el Art. 177 del mismo estatuto.

SEPTIMO: Que la entidad demandada deberá dar cumplimiento a la sentencia que se dicte en s contra, en los términos que consagra el artículo 176 del Código Contencioso Administrativo, en concordancia con la ley 446 de 1.998.

OCTAVO: Que se condene en costas y agencias en derecho a las entidades demandadas.

3. OPOSICION A LAS PRETENSIONES

Manifiesto al Honorable Juez, que el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, entidad que apodero judicialmente, se opone a todas y cada una de las pretensiones deprecadas por el apoderado de los demandantes, por considerar que no existe fundamento de hecho ni de derecho que las sustenten.

Por el contrario, solicito se condene en costa y costos del proceso a los demandantes.





4. A LOS HECHOS:

Para mejor proveer me referiré a los hechos de la demanda en el mismo orden expuesto por el actor.

Inicialmente, se aclara que, conforme a la ley procesal, para el caso de esta demanda, la carga de la prueba corresponde al demandante, esto es, corresponde al actor probar los hechos en que fundamenta sus pretensiones.

LOS HECHOS 1 y 2. Los hechos uno y dos, de conformidad a las pruebas arrojadas con la demanda son ciertos.

EL HECHO 3. El No nos constan, de ser cierto, se constituye en una obligación legal, probarlo para poder obtener una sentencia a su favor, claro está demostrando el nexo de causalidad entre el daño y la falla del servicio alegada.

LOS HECHOS 4 y 5. Estos hechos y no son unos hechos, sino unas afirmaciones del apoderado de los demandantes, no nos consta, estas afirmaciones, es la que tienen que ser probada por el apoderado de los demandantes, para obtener una sentencia a su favor.

EL HECHO 6. El hecho sexto de conformidad con las pruebas arrojadas a la demanda es cierto.

LOS HECHOS 7, 8, 9 y 10. Estos hechos y que no son unos hechos sino unas afirmaciones, del apoderado de los demandantes, no nos consta, estas afirmaciones, son las que tienen que ser probadas por el apoderado de los demandantes, para obtener una sentencia a su favor.

EL HECHO 11. El hecho once de conformidad con las pruebas arrojadas a la demanda es cierto.

LOS HECHOS 12, 13, 14 y 15. Estos hechos y que no son unos hechos sino unas afirmaciones, del apoderado de los demandantes, no nos consta, estas afirmaciones, son las que tienen que ser probadas por el apoderado de los demandantes, para obtener una sentencia a su favor.





365
371

EL HECHO 16. El hecho dieciséis, de conformidad con las pruebas arrimadas a la demanda es cierto. Pero a pesar de tener elementos probatorios en respuesta a sus derechos de peticiones, entre ellos el que le responde la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, procede a instaurar esta demanda contra el INVIAS, que no es la entidad que tiene a su cargo, el mantenimiento, conservación y señalización de la vía donde ocurrió el accidente de tránsito.

EL HECHO 17. El hecho diecisiete, y que no es un hecho, sino una manifestación del apoderado de los demandantes no nos consta, me atengo a lo que dé él se pruebe en el proceso.

LOS HECHOS 18 y 19. Los hechos dieciocho y diecinueve, de conformidad con las pruebas arrimadas a la demanda es cierto. Es una exigencia del artículo 161 del CPACA.

5.- FUNDAMENTOS DE HECHO Y DERECHO DE LA DEFENSA.

Que de las pruebas que aporto y que obran dentro del expediente, se establecerá con certeza que el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, no tiene ninguna responsabilidad por la ocurrencia del accidente, en el cual desafortunadamente como consecuencia de este, se presentó la muerte de un ser humano y por el contrario quedara plenamente demostrado que este accidente se produjo por condiciones diferentes al estado de la vía y mantenimiento de esta.

Que el apoderado de las partes demandantes quiere establecer la responsabilidad del Instituto Nacional de Vías - INVIAS, en este insuceso en que desafortunadamente se presentó lesiones a los señores **JOHAN ANDERSON GIRALDO y MARIA ANDREA LOAIZA VELEZ**, por lo que el hecho que origino el accidente de tránsito no es atribuible a una falla del servicio, que sea endilgarle al INVIAS.

Que Honorable Jueza Tercera Administrativo Oral del Circuito Judicial de Montería, en virtud de lo anterior manifiesto a su despacho lo siguiente:

Que, de acuerdo a lo relatado por esta defensa, podemos verificar que, el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, no es responsable de los hechos acaecidos el día dos (02) de noviembre de 2016, donde desafortunadamente por la ocurrencia del accidente de



tránsito, se presentó lesiones a los señores **JOHAN ANDERSON GIRALDO** y **MARIA ANDREA LOAIZA VELEZ**, cuando conducía su motocicleta BMW R1100 GS Placas ZRN96, Color Rojo, Modelo 1.996, toda vez que la vía conduce del **Corregimiento de Santa Lucia del PR0+0000 al Municipio de San Pelayo PR26+0000**, su **mantenimiento, conservación y señalización, le corresponde a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI** y hace parte del Contrato de Concesión Ruta al Mar, Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 016 del 14 de diciembre del año 2015 y el Acta de entrega es de fecha 27 de noviembre del año 2.015.

Que el Instituto Nacional de Vías INVIAS, de conformidad, a su Decreto de creación y los que lo modificaron, le corresponde la ejecución de las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial NO concesionada que haga parte de la Red Nacional de Carreteras Primarias y Terciaria a cargo de la Nación, especificándose estas en el Decreto 1551 de agosto 4 de 1998, el cual reglamenta las Leyes No. 188, 191 y 218 del año 1995 y el Decreto No. 1735 de 2001 y la Resolución No. 1533 del 30 de noviembre del año 2016, Por la cual se expide parcialmente la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondiente al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS — INVIAS, suscrita por el Director del INVIAS.

Que el solo hecho de predicar la falta de mantenimiento y señalización de una carretera, no es suficiente elemento de juicio para establecer responsabilidad en el ente Público encargado de su mantenimiento; Ya que la causa del accidente puede obedecer a otras situaciones, tal como es el caso que nos ocupa, ya que el mismo fue producto del actuar en forma imprudente de un tercero.

Que para que se le pueda establecer responsabilidad a un ente público, se ha establecido en la doctrina y en la jurisprudencia, que está se sustenta sobre tres elementos o presupuesto: **La existencia del hecho** (falla del servicio), **daños o perjuicio sufridos por el actor y la relación de causalidad entre este y aquel.**

Que el Consejo de Estado en su Sección Tercera en Sentencias de fecha octubre 28/76, de septiembre 13 de 1.993, ha manifestado:





364
372

“ Cuando el Estado, en desarrollo de su función incurre en la llamada FALTA O FALLA DEL SERVICIO, o mejor aún falta o falla de la administración, trátase de simples actuaciones administrativas, omisiones, hechos y operaciones administrativas, se hace responsable de los daños causados al administrado. Esta es la fuente común y frecuente de la responsabilidad estatal y requiere:

- a) Una falta o falla del servicio o de la administración por omisión retardo, irregularidad, ineficiencia o ausencia del servicio. Falta o falla de que se trata, no es la persona del agente administrativo, Sino la del servicio o anónima de la administración. Lo anterior implica que la administración ha actuado o ha dejado de actuar, por lo que se excluye los actos del agente, ajenos al servicio, ejecutados como simple ciudadano.
- b) Un daño que implique la lesión o perturbación de un bien protegido por el derecho bien sea civil, administrativo, etc., con las características generales predicada en el derecho privado para el daño indemnizarse, como de que sea cierto, determinado o determinable, etc, y
- c) Una relación de causalidad entre la falta o falla de la administración y el daño, sin la cual aún demostrada la falta o falla del servicio, no habrá lugar a la indemnización ”

Que es un principio de Derecho Probatorio, que, para la prosperidad de las pretensiones, por perjuicios materiales en contra del Estado, debe acreditarse plenamente a través de la litis, la existencia del hecho generador de la falta, falla u omisión del servicio a cargo del Estado; el daño o perjuicio que afirma haber sufrido el actor con el hecho dañoso y la relación de causalidad entre el primero y el segundo. No basta la simple enunciación de los hechos en la demanda, sino que deben probarse los tres elementos de la responsabilidad ex-tracontractual y en el caso que nos ocupa, no se da ninguno de estos tres elementos.

Que en este proceso no se podrá demostrar con prueba pertinente y conducente que se presentó la falla del servicio, ya sea por acción o por omisión, sino que simplemente se quiere trasladar responsabilidad al ente estatal, por la simple ocurrencia de un hecho en donde perdió la vida la señora mencionada, intentando los familiares obtener resarcimiento de perjuicios, situación que va en detrimento del erario. El apoderado de los demandantes tiene el deber legal de demostrar, la relación de causalidad entre el daño y la falla del servicio, ya que a este no le releva plenamente de su **ONUS PROBANDI**, en estos procesos, sino que debe probar la existencia del daño y la relación de causalidad existente entre el daño y la falla del servicio.





Que en materia de RESPONSABILIDAD DEL ESTADO - Imputación. Principio de imputabilidad / RESPONSABILIDAD DEL ESTADO - Atribución jurídica / RESPONSABILIDAD DEL ESTADO - Imputación objetiva, La Corte Constitucional ha manifestado:

(...) todo régimen de responsabilidad patrimonial del Estado exige la afirmación del principio de imputabilidad, según el cual, la indemnización del daño antijurídico cabe achacarla al Estado cuando haya el sustento fáctico y la atribución jurídica. Debe quedar claro, que el derecho no puede apartarse de las "estructuras reales si quiere tener alguna eficacia sobre las mismas". En cuanto a esto, cabe precisar que la tendencia de la responsabilidad del Estado en la actualidad está marcada por la imputación objetiva, título autónomo que "parte de los límites de lo previsible por una persona prudente a la hora de adoptar las decisiones". Siendo esto así, la imputación objetiva implica la "atribución", lo que denota en lenguaje filosófico-jurídico una prescripción, más que una descripción. Luego, la contribución que nos ofrece la imputación objetiva, cuando hay lugar a su aplicación, es la de rechazar la simple averiguación descriptiva, instrumental y empírica de "cuando un resultado lesivo es verdaderamente obra del autor de una determinada conducta". Esto, sin duda, es un aporte que se representa en lo considerado por Larenz según el cual había necesidad de "excluir del concepto de acción sus efectos imprevisibles, por entender que éstos no pueden considerarse obra del autor de la acción, sino obra del azar". Con lo anterior, se logra superar, definitivamente, en el juicio de responsabilidad, la aplicación tanto de la teoría de la equivalencia de condiciones, como de la causalidad adecuada, ofreciéndose como un correctivo de la causalidad, donde será determinante la magnitud del riesgo y su carácter permisible o no. La imputación de la responsabilidad. Presupuestos para la configuración de la responsabilidad extracontractual del Estado.

Con la Carta Política de 1991 se produjo la "constitucionalización"¹ de la responsabilidad del Estado² y se erigió como garantía de los derechos e intereses de los administrados³ y de su patrimonio⁴, sin distinguir su condición, situación e interés⁵. De esta forma se reivindica el sustento doctrinal según el cual la "acción administrativa se ejerce en interés de todos: si los daños que resultan de ella, para algunos, no fuesen reparados, éstos serían sacrificados por la colectividad, sin que nada pueda justificar tal

¹ En precedente jurisprudencial constitucional se indica: "El Estado de Derecho se funda en dos grandes axiomas: El principio de legalidad y la responsabilidad patrimonial del Estado. La garantía de los derechos y libertades de los ciudadanos no se preserva solamente con la exigencia a las autoridades públicas que en sus actuaciones se sujeten a la ley sino que también es esencial que si el Estado en ejercicio de sus poderes de intervención causa un daño antijurídico o lesión lo repare íntegramente". Corte Constitucional, sentencia C-832 de 2001.

² La "responsabilidad patrimonial del Estado se presenta entonces como un mecanismo de protección de los administrados frente al aumento de la actividad del poder público, el cual puede ocasionar daños, que son resultado normal y legítimo de la propia actividad pública, al margen de cualquier conducta culpable o ilícita de las autoridades, por lo cual se requiere una mayor garantía jurídica a la órbita patrimonial de los particulares. Por ello el actual régimen constitucional establece entonces la obligación jurídica a cargo del estado de responder por los perjuicios antijurídicos que hayan sido cometidos por la acción u omisión de las autoridades públicas, lo cual implica que una vez causado el perjuicio antijurídico y éste sea imputable al Estado, se origina un traslado patrimonial del Estado al patrimonio de la víctima por medio del deber de indemnización". Corte Constitucional, Sentencia C-333 de 1996. Postura que fue seguida en la sentencia C-892 de 2001, considerándose que el artículo 90 de la Carta Política "consagra también un régimen único de responsabilidad, a la manera de una cláusula general, que comprende todos los daños antijurídicos causados por las actuaciones y abstenciones de los entes públicos". Corte Constitucional, sentencia C-892 de 2001.

³ Derechos e intereses que constitucional o sustancialmente reconocidos "son derechos de defensa del ciudadano frente al Estado". ALEXY, Robert. "Teoría del discurso y derechos constitucionales", en VASQUEZ, Rodolfo; ZIMMERLING, Ruth (Coords). Cátedra Ernesto Garzón Valdés. 1ª reimp. México, Fontamara, 2007, p.49.

⁴ "La responsabilidad patrimonial del Estado en nuestro ordenamiento jurídico tiene como fundamento un principio de garantía integral del patrimonio de los ciudadanos". Corte Constitucional, sentencia C-832 de 2001.

⁵ La "razón de ser de las autoridades públicas es defender a todos los ciudadanos y asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado. Omitir tales funciones entraña la responsabilidad institucional y la pérdida de legitimidad. El estado debe utilizar todos los medios disponibles para que el respeto de la vida y derechos sea real y no solo meramente formal". Sentencia de 26 de enero de 2006, Exp. AG-2001-213. En la doctrina puede verse STARCK, Boris. Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée. Paris, 1947.





3615
373

discriminación; la indemnización restablece el equilibrio roto en detrimento de ellos"⁶. Como bien se sostiene en la doctrina:

"La responsabilidad de la Administración, en cambio, se articula como una garantía de los ciudadanos, pero no como una potestad⁷; los daños cubiertos por la responsabilidad administrativa no son deliberadamente causados por la Administración por exigencia del interés general, no aparecen como un medio necesario para la consecución del fin público"⁸.

Según lo prescrito en el artículo 90 de la Constitución, la cláusula general de la responsabilidad extracontractual del Estado⁹ tiene como fundamento la determinación de un daño antijurídico causado a un administrado, y la imputación del mismo a la administración pública¹⁰ tanto por la acción, como por la omisión de un deber normativo¹¹.

En cuanto a la imputación exige analizar dos esferas: a) el ámbito fáctico, y; b) la imputación jurídica¹², en la que se debe determinar la atribución conforme a un deber jurídico (que opera conforme a los distintos títulos de imputación consolidados en el precedente de la Sala: falla o falta en la prestación del servicio – simple, presunta y probada-; daño especial – desequilibrio de las cargas públicas, daño anormal-; riesgo excepcional). Adicionalmente, resulta relevante tener en cuenta los aspectos de la teoría de la imputación objetiva de la responsabilidad patrimonial del Estado. Precisamente, en el precedente jurisprudencial constitucional se sostiene:

"La superioridad jerárquica de las normas constitucionales impide al legislador diseñar un sistema de responsabilidad subjetiva para el resarcimiento de los daños antijurídicos que son producto de tales relaciones sustanciales o materiales que se dan entre los

⁶ RIVERO, Jean. Derecho administrativo. 9ª ed. Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1984, p.293. Puede verse también esta construcción doctrinal en: BERLIA. "Essai sur les fondements de la responsabilité en droit public francais", en Revue de Droit Public, 1951, p.685; BÉNOIT, F. "Le régime et le fondement de la responsabilité de la puissance publique", en JurisClasseur Publique, 1954. T.I, V.178.

⁷ "La responsabilidad, a diferencia de la expropiación, no representa un instrumento en manos de la Administración para satisfacer el interés general, una potestad más de las que ésta dispone al llevar a cabo su actividad, sino un mecanismo de garantía destinado a paliar, precisamente, las consecuencias negativas que pueda generar dicha actividad. La responsabilidad, por así decirlo, no constituye una herramienta de actuación de la Administración, sino de reacción, de reparación de los daños por ésta producidos". MIR PUIGPELAT, Oriol. La responsabilidad patrimonial de la administración. Hacia un nuevo sistema. 1ª ed. Madrid, Civitas, 2001, p.120.

⁸ MIR PUIGPELAT, Oriol. La responsabilidad patrimonial de la administración. Hacia un nuevo sistema., ob., cit., pp.120-121.

⁹ "3- Hasta la Constitución de 1991, no existía en la Constitución ni en la ley una cláusula general expresa sobre la responsabilidad patrimonial del Estado. Sin embargo, la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia y, en especial, del Consejo de Estado encontraron en diversas normas de la constitución derogada –en especial en el artículo 16- los fundamentos constitucionales de esa responsabilidad estatal y plantearon, en particular en el campo extracontractual, la existencia de diversos regímenes de responsabilidad, como la falla en el servicio, el régimen de riesgo o el de daño especial. Por el contrario, la actual Constitución reconoce expresamente la responsabilidad patrimonial del Estado". Corte Constitucional, sentencia C-864 de 2004. Puede verse también: Corte Constitucional, sentencia C-037 de 2003.

¹⁰ Conforme a lo establecido en el artículo 90 de la Carta Política "los elementos indispensables para imputar la responsabilidad al estado son: a) el daño antijurídico y b) la imputabilidad del Estado". Sentencia de 21 de octubre de 1999, Exps.10948-11643. Es, pues "menester, que además de constatar la antijuridicidad del [daño], el juzgador elabore un juicio de imputabilidad que le permita encontrar un título jurídico distinto de la simple causalidad material que legitime la decisión; vale decir, 'la imputatio juris' además de la 'imputatio facti'". Sentencia de 13 de julio de 1993. En el precedente jurisprudencial constitucional se sostiene: "En efecto, el artículo de la Carta señala que para que el Estado deba responder, basta que exista un daño antijurídico que sea imputable a una autoridad pública. Por ello, como lo ha reiterado esta Corte, esta responsabilidad se configura "siempre y cuando: i) ocurra un daño antijurídico o lesión, ii) éste sea imputable a la acción u omisión de un ente público". Corte Constitucional, sentencias C-619 de 2002; C-918 de 2002.

¹¹ "Toda acción administrativa concreta, si quiere tenerse la certeza de que realmente se trata de una acción administrativa, deberá ser examinada desde el punto de vista de su relación con el orden jurídico. Sólo en la medida en que pueda ser referida a un precepto jurídico o, partiendo del precepto jurídico, se pueda derivar de él, se manifiesta esa acción como función jurídica, como aplicación del derecho y, debido a la circunstancia de que ese precepto jurídico tiene que ser aplicado por un órgano administrativo, se muestra como acción administrativa. Si una acción que pretende presentarse como acción administrativa no puede ser legitimada por un precepto jurídico que prevé semejante acción, no podrá ser comprendida como acción del Estado". MERKL, Adolfo. Teoría general del derecho administrativo. México, Edinal, 1975, pp.212 y 213.

¹² "La imputación depende, pues, tanto de elementos subjetivos como objetivos". SANCHEZ MORON, Miguel. Derecho administrativo. Parte general., ob., cit., p.927.





entes públicos y los administrados. La responsabilidad objetiva en el terreno de esas relaciones sustanciales es un imperativo constitucional, no sólo por la norma expresa que así lo define, sino también porque los principios y valores que fundamentan la construcción del Estado según la cláusula social así lo exigen"¹³.

Sin duda, en la actualidad todo régimen de responsabilidad patrimonial del Estado exige la afirmación del principio de imputabilidad¹⁴, según el cual, la indemnización del daño antijurídico cabe achacarla al Estado cuando haya el sustento fáctico y la atribución jurídica¹⁵. Debe quedar claro, que el derecho no puede apartarse de las "estructuras reales si quiere tener alguna eficacia sobre las mismas"¹⁶.

En cuanto a esto, cabe precisar que la tendencia de la responsabilidad del Estado en la actualidad está marcada por la imputación objetiva que "parte de los límites de lo previsible por una persona prudente a la hora de adoptar las decisiones"¹⁷. Siendo esto así, la imputación objetiva implica la "atribución", lo que denota en lenguaje filosófico-jurídico una prescripción, más que una descripción. Luego, la contribución que nos ofrece la imputación objetiva, cuando hay lugar a su aplicación, es la de rechazar la simple averiguación descriptiva, instrumental y empírica de "cuando un resultado lesivo es verdaderamente obra del autor de una determinada conducta"¹⁸.

Que de conformidad con el acervo probatorio, es claro que, en el caso concreto, no existe forma de atribuir fáctica, ni jurídicamente el daño endilgado al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS, toda vez que no se encuentra suficientemente demostrado que las lesiones que padecieron los señores **JOHAN ANDERSON GIRALDO** y **MARIA ANDREA LOAIZA VELEZ**, hubiese sido ocasionada por el mal estado de la vía; como tampoco se probara que el accidente se presentó por falta de mantenimiento y señalización de la vía por parte de INVIAS, en el referido sitio, es decir, no son imputables a la actuación administrativa y por tanto no pueden tener la consideración de daño antijurídicas, ya que

¹³ Corte Constitucional, sentencia C-043 de 2004.

¹⁴ En los términos de Kant, dicha imputación se entiende: "Imputación (imputatio) en sentido moral es el juicio por medio del cual alguien es considerado como autor (causa libera) de una acción, que entonces se llama acto (factum) y está sometida a leyes; si el juicio lleva consigo a la vez las consecuencias jurídicas del acto, es una imputación judicial (imputatio iudiciaria), en caso contrario, sólo una imputación dictaminadora (imputatio diiudicatoria)". KANT, I. La metafísica de las costumbres. Madrid, Alianza, 1989, p.35. En nuestro precedente jurisprudencial constitucional se sostiene: "La jurisprudencia nacional ha recabado en ello al sentar la tesis de que la base de la responsabilidad patrimonial del Estado la constituye la imputabilidad del daño. En efecto, con fundamento en la jurisprudencia del Consejo de Estado, la Corte Constitucional ha sostenido que la responsabilidad patrimonial del Estado y de las demás personas jurídicas públicas se deriva de la imputabilidad del perjuicio a una de ellas, lo cual impide extenderla a la conducta de los particulares o a las acciones u omisiones que tengan lugar por fuera del ámbito de la administración pública". Corte Constitucional, sentencia C-254 de 2003.

¹⁵ El "otro principio de responsabilidad patrimonial del Estado es el de imputabilidad. De conformidad con éste, la indemnización del daño antijurídico le corresponde al estado cuando exista título jurídico de atribución, es decir, cuando de la voluntad del constituyente o del legislador pueda deducirse que la acción u omisión de una autoridad pública compromete al Estado con sus resultados". Corte Constitucional, sentencia C-254 de 2003.

¹⁶ "Tenía razón Welzel al considerar que el Derecho debe respetar estructuras antropológicas como la capacidad de anticipación mental de objetivos cuando se dirige al hombre mediante normas. Desde luego, si el ser humano no tuviera capacidad de adoptar o dejar de adoptar decisiones teniendo en cuenta motivos normativos, sería inútil tratar de influir en el comportamiento humano mediante normas prohibitivas o preceptivas". MIR PUIG, Santiago. "Significado y alcance de la imputación objetiva en el derecho penal", en Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología, 05-05-2003 [<http://criminnet.urg.es/recpc>], pp.6 y 7.

¹⁷ "El Derecho se dirige a hombre y no a adivinos. Declarar típica toda acción que produzca un resultado dañoso, aun cuando éste fuese imprevisible, significaría que la ley no tiene en cuenta para nada la naturaleza de sus destinatarios; pues una característica del hombre es precisamente la de que no puede prever más que muy limitadamente las consecuencias condicionadas por sus actos. Vincular un juicio de valor negativo (el de antijuridicidad) a la producción de un resultado que el hombre prudente no puede prever sería desconocer la naturaleza de las cosas (más concretamente): la naturaleza del hombre". GIMBERNAT ORDEIG, E. Delitos cualificados por el resultado y relación de causalidad. Madrid, 1990, pp.77 ss.

¹⁸ MIR PUIG, Santiago. "Significado y alcance de la imputación objetiva en el derecho penal", ob., cit., p.7.





366
374

la vía donde se presentó el accidente, no hace parte de la Red Nacional No Concesionada, que es la que está a cargo del INVIAS, tal como lo dispone el Decreto 2171 de 1992, modificado por el Decreto 2618 de 2013, el Decreto No. 1735 de 2001 y la Resolución No. 1533 del 30 de noviembre del año 2016, Por la cual se expide parcialmente la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondiente al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS — INVIAS, suscrita por el Director del INVIAS.

Que, por tanto, no hay prueba alguna dentro del expediente que permita establecer que la ocurrencia del hecho dañino resulte jurídicamente imputable al INVIAS, no se puede comprometer la responsabilidad de la entidad demandada pues, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2344 del Código Civil, sólo quienes concurren a la producción del daño deben responder solidariamente del mismo, cosa que no acontece en el caso presente.

Que, en consecuencia, se impone concluir que el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS, entidad demandada no le es imputable la producción del daño y, lo que se vislumbra en este caso es que la causa del daño tuvo como origen el hecho de la víctima.

Que el apoderado de las partes demandantes quería establecer una responsabilidad del INVIAS, aduciendo que la carretera no se encontraba señales de tipo preventivo, para indicar a los usuarios de esta que se encontraba unos huecos, situación que no se probara en este proceso, antes, por el contrario, desde ya con el material probatorio arrojado, se está probando que la vía donde se ocurrió el accidente de tránsito no estaba a cargo del INVIAS.

Que es sabido que para que exista la responsabilidad se requiere de tres elementos absolutamente indispensables y necesarios: el daño, el hecho generador del mismo y un nexo de causalidad que permita imputar el daño a la conducta (acción u omisión) del agente generador.

Que por el nexo causal se entiende como la relación necesaria y eficiente entre el hecho generador del daño y el daño probado. La jurisprudencia y la doctrina indican que para poder atribuir un resultado a una persona y declararla responsable como consecuencia de su acción u omisión, es indispensable definir si aquél aparece ligado a ésta por una





relación de causa-efecto. Si no es posible encontrar esa relación mencionada, no tendrá sentido alguno continuar el juicio de responsabilidad y esto es lo que está ocurriendo en la causa que nos ocupa, no se ha probado que el daño, se presentó por una falla del servicio imputable al Instituto.

Que la jurisprudencia ha sido uniforme al establecer que el nexo de causalidad debe ser probado en todos los casos por el actor, independientemente de si el régimen de responsabilidad aplicable está fundamentado en la culpa, en la falla, o en alguno de los regímenes de responsabilidad objetiva; hecho que no se presentó en este proceso, ya que el apoderado de los demandantes, no probó el nexo de causalidad entre el daño y la conducta (acción u omisión) de la entidad que estoy representando judicialmente.

Que el nexo de causalidad, como lo ha dicho tanto la Corte Suprema de Justicia como el Consejo de Estado en reiterada jurisprudencia, debe ser probado en todos los casos. Así, por ejemplo, en sentencia del 2 de mayo de 2002 dijo el Consejo de Estado:

"El accionante también tiene que demostrar en juicio la causalidad adecuada entre el daño padecido y la conducta de riesgo imputada al Estado mediante prueba directa o indirecta, porque la ley no ha señalado en materia de relación causal ni presunciones legales respecto de las cuales, probado un hecho (s) el legislador infiera su causalidad adecuada, ni tampoco los conocimientos del juez sobre la realidad social lo autorizan para deducir con certeza el nexo de causalidad eficiente y determinante. La prueba del nexo puede ser: a) directa, mediante los medios probatorios que lo representan por sí mismo y/o b) indirecta, mediante indicios; este medio de convicción lógico indirecto, requiere de la demostración de unos hechos indicadores que apunten con fuerza el hecho indicado..."

Que en el caso que nos ocupa, no hay ninguna duda de acuerdo con el material probatorio recaudado, que el hecho que se le quiere imputar al INVIAS, carece de toda razonabilidad, ya que nunca se le podrá demostrar que se dio la falla del servicio por acción u omisión y al no poderse hacer esta, no podrá igualmente probarse el nexo causal, como quiera que la vía donde se presentó el accidente no está a cargo del INVIAS.

Que el predicar la falla del servicio, constituye un juicio o un concepto, que debe probarse en el proceso mediante la presentación o solicitud de la práctica de una prueba, conducente y pertinente a la naturaleza del extremo cuestionado, no debe acudir a mecanismos o sistemas subjetivos sino objetivos, de los cuales, en virtud de principios técnicos, pueda atribuirse la falla de la prestación del servicio.

Que con el material probatorio que estoy arrojando con la contestación de la demanda,





367
375

como son: i. fotocopias autentica de la Resolución No. 1533 del 30 de noviembre del año 2016, Por la cual se expide parcialmente la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondiente al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS — INVIAS, suscrita por el Director del INVIAS. ii. fotocopia autentica del Contrato de Concesión Ruta al Mar, Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 016 del 14 de diciembre del año 2015 y iii. acta de Entrega y Recibo, por la cual la ANI, le entrego entre otro el tramo vial que conduce del Corregimiento de Santa Lucia del PR0+0000 al Municipio de San Pelayo PR26+0000, al concesionario Ruta al Mar, de fecha 27 de noviembre del año 2.015. Que estas pruebas, permite constatar y establecer la no responsabilidad del INSTITUTO, ya que la vía donde ocurrió el accidente no está a cargo del Instituto Nacional de Vías INVIAS.

Que la carga de la prueba, consagrada en el artículo 167 del C.G. del P., señala que incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen, la referida norma legal desarrolla el tradicional aforismo de acuerdo con el cual quien afirma un hecho debe probarlo: "Incumbit probatio qui negeat". Ello se traduce, en los procesos que cursan ante el Juez de los Contencioso Administrativo, en que quien pretende determinado efecto jurídico debe acreditar los supuestos de hecho que sustenten sus pretensiones.

Que lo dicho significa, que en ausencia de los medios probatorios demostrativo necesarios para aplicar un determinado presupuesto normativo, debe emplear las aludidas reglas para atribuir la consecuencia desfavorable derivada de su inexistente o insuficiente actividad probatoria, a la parte en la cual fue radicada la responsabilidad, dentro del proceso, en este caso la parte demandante, no apporto el informe de tránsito, que es prueba pertinente y conducente a efectos de ilustrar la concurrencia del supuesto de hecho de la norma jurídica que en su favor invoca.

Que no es posible deducir la responsabilidad al INVIAS, toda vez que no acredita conducta alguna activa u omisiva, desplegada por la entidad y el anotado daño, existirá una relación de causalidad, debiéndose tener en cuenta que es precisamente el vínculo o nexo causal con el servicio un elemento indispensable para poder pregonar la responsabilidad al Estado, por los daños que puedan padecer los administrados.





6.- EXCEPCIONES PROPUESTAS

Que el Honorable Consejo de Estado, ha reiterado que el Juez Contencioso Administrativo, no puede entrar a resolver sobre cuestiones no presentadas en la demanda, ni estudiar la violación posible de normas que no han sido citadas el texto del memorial demandatorio, cualquiera decisión oficiosa, al respecto es contraria a la ley. La sentencia ha de estar en consonancia con las pretensiones y argumentos incorporados en la demanda.

Que estando dentro de la oportunidad legal establecida en el numeral tres del artículo 175 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, Ley 1473 del 2011, propongo las siguientes excepciones:

6.1.- FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA POR LO SIGUIENTE:

6.1.1.- **LA VIA DONDE OCURRIO EL ACCIDENTE NO ESTA A CARGO DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS, SINO DEL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES INCO, HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRESTRUCTURA, ANI, ya que:**

6.1.2.- El Instituto Nacional de Vías - INVIAS, Establecimiento Público del Orden Nacional, adscrito al Ministerio del Transporte, fue creado mediante el Decreto No. Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992 y en su artículo 52. REESTRUCTURACION DEL FONDO VIAL NACIONAL COMO EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. - Reestructúrase el Fondo Vial Nacional como el Instituto Nacional de Vías, establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa, patrimonio propio y adscrito al Ministerio de Transporte. El Instituto Nacional de Vías tendrá como domicilio la ciudad de Santafé de Bogotá, D.C. y podrá extender, conforme a sus estatutos, su acción a todas las regiones del país, creando unidades o dependencias seccionales. Que podrán no coincidir con la división general del territorio.

6.1.3.- Que en el artículo 53, del decreto, se estableció el OBJETIVO DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. -: Corresponde al Instituto Nacional de Vías ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación en lo que se refiere a carreteras.





268
370

6.1.4.- Que mediante el Decreto 2056 del 2003, se reestructuro el INSTITUTO y en su artículo 1. *Objeto del Instituto Nacional de Vías.* El Instituto Nacional de Vías, Envías, tendrá como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte.

6.1.5.- Que el Decreto 2056 del 2003, fue modificado por el Decreto 2618 de 2013 y en su artículo 1°. *Objeto del Instituto Nacional de Vías.* El Instituto Nacional de Vías, Envías, tendrá como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte.

6.1.6.- Que el Decreto No. 1800 del 2003, crea el INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES y en sus artículos 1 y 2 se dispuso: Artículo 1°. *Creación y naturaleza jurídica.* Créese el Instituto Nacional de Concesiones, INCO, como un establecimiento público del orden nacional, adscrito al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa y financiera. El Instituto tendrá su sede principal en la ciudad de Bogotá, D. C. Artículo 2°. *Objeto.* El Instituto Nacional de Concesiones, INCO, tendrá por objeto planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario.

6.1.7.- Que el Decreto 4165 del 2011, reestructura el INCO en la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI -, es una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte. Y tiene por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada - APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el



Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo. Dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación. Su domicilio es la ciudad de Bogotá D.C.

6.1.8.- Que, del Orden Nacional, existen Red Nacional Concesionada y No concesionada, correspondiéndole al INVIAS, la construcción, conservación, mantenimiento y señalización de la Red vial NO CONCESIONADA.

7.1.9.- Que el Instituto Nacional de Vías INVIAS, de conformidad, a su Decreto de creación y los que lo modificaron, le corresponde la ejecución de las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial NO concesionada que haga parte de la Red Nacional de Carreteras Primarias y Terciaria a cargo de la Nación, especificándose estas en el Decreto 1551 de agosto 4 de 1998, el cual reglamento las Leyes No. 188, 191 y 218 del año 1995 y el Decreto No. 1735 de 2001 y la Resolución No. 1533 del 30 de noviembre del año 2016, Por la cual se expide parcialmente la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondiente al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS — INVIAS, suscrita por el Director del INVIAS.

6.1.10.- Que mediante el Decreto No. 1735 de 2001 se fija la Red nacional de carreteras a cargo del Instituto Nacional de Vías y se adopta el plan de expansión de la red Nacional de Carreteras y se dictan otras disposiciones. Que, de acuerdo con las normas anteriormente enunciadas, el tramo vial nuevo que del Corregimiento de Santa Lucia del PR0+0000, conduce al Municipio de San Pelayo PR26+0000, No hace parte de la Red Nacional de carreteras a cargo del INVIAS.

6.1.11.- Que la vía que conduce del Corregimiento de Santa Lucia del PR0+0000 al Municipio de San Pelayo PR26+0000, su mantenimiento y Conservación le corresponde a la ANI y hace parte del Contrato de Concesión Ruta al Mar, Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 016 del 14 de diciembre del año 2015.

6.1.12.- Que el Acta por la cual la ANI, le entrego entre otro el tramo vial que conduce del Corregimiento de Santa Lucia del PR0+0000 al Municipio de San Pelayo PR26+0000, al concesionario Ruta al Mar, es de fecha 27 de noviembre del año 2.015.

6.1.13.- Que el accidente de tránsito ocurrió el día 02 de noviembre del año 2016, es decir





364
377

un (1) año y veinticinco (25) días posteriores a la entrega que hace la ANI al Concesionario Ruta al Mar, Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 016 del 14 de octubre del año 2015.

6.1.14.- Que mediante auto de fecha 08 de febrero del 2019, el Juzgado Tercero Administrativo de Oral de Montería – Córdoba, Admite la demanda.

6.1.15.- Que, si el Juez encuentra probada cualquiera de estas excepciones, así lo declarara mediante providencia.

6.1.16.- Que, al contestar la demanda, se anexan copias autenticadas Contrato de Concesión Ruta al Mar, Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 016 del 14 de diciembre del año 2015, como el acta de entrega de las vías, por lo que solicito que se decrete probada esta excepción y se proceda a desvincular al Instituto Nacional de Vías INVIAS.

Que al respecto de esta excepción, existen jurisprudencias, veamos algunas de ellas:

La legitimación en la causa. Constituye postura sólidamente decantada por la jurisprudencia, consistente en excluir la figura de la falta de legitimación en la causa de las excepciones de fondo que puedan formularse dentro del proceso, comoquiera que éstas, a diferencia de aquélla, enervan la pretensión procesal en su contenido, pues tienen la potencialidad de extinguir, parcial o totalmente, la súplica elevada por el actor, en tanto que la legitimación en la causa constituye una condición anterior y necesaria, entre otras, para dictar sentencia de mérito favorable al demandante o al demandado¹⁹.

Clarificado, entonces, en relación con la naturaleza jurídica de la noción de legitimación en la causa, que la misma no es constitutiva de excepción de fondo, sino que se trata de un presupuesto necesario para proferir sentencia de mérito favorable ora a las pretensiones del demandante, bien a las excepciones propuestas por el demandado, resulta menester señalar, adicionalmente, que se ha diferenciado entre la legitimación de hecho y la legitimación material en la causa²⁰. La primera se refiere a la relación procesal que se establece entre el demandante y el demandado por intermedio de la pretensión procesal, es decir, se trata de una relación jurídica nacida de la atribución de una conducta en la demanda y de la notificación del libelo inicial al demandado, de manera que quien cita a otro y le endilga la conducta, actuación u omisión que dan lugar a que se incoe la acción, está legitimado de hecho por activa y aquel a quien se cita y se le atribuye la referida acción u omisión, resulta legitimado de hecho y por pasiva, después de la notificación del auto admisorio de la demanda.

¹⁹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del 22 de noviembre de 2001, Consejera Ponente. María Elena Giraldo Gómez, expediente No. 13356.

²⁰ Ver, por ejemplo, Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera sentencia de 15 de junio de 2000; Consejera Ponente: María Elena Giraldo Gómez; expediente No. 10.171; Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del veintiocho (28) de abril de dos mil cinco (2005), Consejero ponente: Germán Rodríguez Villamizar, Radicación número: 66001-23-31-000-1996-03266-01(14178).





Por su parte, la legitimación material en la causa alude a la participación real de las personas en el hecho que origina la presentación de la demanda, independientemente de que dichas personas no hayan demandado o que hayan sido demandadas²¹. De ahí que la falta de legitimación material en la causa, por activa o por pasiva, no enerve la pretensión procesal en su contenido, como sí lo hace una excepción de fondo, pues, como lo ha precisado la Sala: «[L]a excepción de fondo se caracteriza por la potencialidad que tiene, si se prueba el hecho modificativo o extintivo de la pretensión procesal que propone el demandado o advierte el juzgador (art. 164 C.C.A) para extinguir parcial o totalmente la súplica procesal.

*La excepción de fondo supone, en principio, el previo derecho del demandante que a posteriori se recorta por un hecho nuevo y probado **modificativo o extintivo del derecho constitutivo del demandante** que tumba la prosperidad total o parcial de la pretensión, como ya se dijo.*

La legitimación material en la causa activa y pasiva, es una condición anterior y necesaria, entre otras, para dictar sentencia de mérito favorable, al demandante o al demandado» (negritas en el texto original, subrayas fuera de él)²².

Así pues, toda vez que la legitimación en la causa de hecho alude a la relación procesal existente entre demandante legitimado en la causa de hecho por activa y demandado legitimado en la causa de hecho por pasiva y nacida con la presentación de la demanda y con la notificación del auto admisorio de la misma a quien asumirá la posición de demandado, dicha vertiente de la legitimación procesal se traduce en facultar a los sujetos litigiosos para intervenir en el trámite del plenario y para ejercer sus derechos de defensa y de contradicción.

Que en el numeral seis (6) del artículo 180 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, Ley 1473 del 2011, regula lo pertinente a la decisión de excepciones previas y dispone:

“Decisión de excepciones previas. El Juez o Magistrado Ponente, de oficio o a petición de parte, resolverá sobre las excepciones previas y las de cosa juzgada, caducidad, transacción, conciliación, falta de legitimación en la causa y prescripción extintiva.

Si excepcionalmente se requiere la práctica de pruebas, se suspenderá la audiencia, hasta por el término de diez (10) días, con el fin de recaudarlas. Al reanudar la audiencia se decidirá sobre tales excepciones.

Si alguna de ellas prospera, el Juez o Magistrado Ponente dará por terminado el proceso, cuando a ello haya lugar. Igualmente, lo dará por terminado cuando en la misma audiencia advierta el incumplimiento de requisitos de procedibilidad.

El auto que decida sobre las excepciones será susceptible del recurso de apelación o del de súplica, según el caso.

Que con las pruebas que estoy aportando y con las que obran dentro del expediente, queda demostrado:

²¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del treinta y uno (31) de octubre de dos mil siete (2007); Referencia: 13.503; Radicación: 110010326000199713503 00.

²² Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del veinte (20) de septiembre de dos mil uno (2001); Consejera ponente: María Elena Giraldo Gómez; Radicación: 10973.





370
378

- **QUE LA VIA DONDE OCURRIO EL ACCIDENTE NO ESTA A CARGO DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS, SINO DEL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES INCO, HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, ANI.**

6.2. AUSENCIA DE NEXO CAUSAL:

No hay relación causal entre las funciones a cargo del Instituto Nacional de Vías INVIAS y el hecho ocurrido el 02 de noviembre de 2016, en donde infortunadamente presentó lesiones a los señores **JOHAN ANDERSON GIRALDO y MARIA ANDREA LOAIZA VELEZ**, ya que la vía donde se presentó el insuceso, no hace parte de la Red Nacional No Concesionada, que es la que por disposición legal está a cargo del INVIAS, se puede concluir que nada tiene que ver el INVIAS, con los hechos que se le atribuyen, **NO EXISTE NEXO CAUSAL**

6.3.- INEXISTENCIA DE UN DAÑO IMPUTABLE JURIDICAMENTE A LA DEMANDADA:

Hago consistir esta excepción en que no obstante haber afirmado anteriormente, la inexistencia del nexo causal, es importante destacar que existen condiciones que debe reunir el perjuicio para poder determinar su verdadero sentido tal como tradicionalmente reconoce la doctrina, así que el perjuicio que dicen padecer los demandantes sea consecuencia directa e inmediata de una inexecución de una obligación, debe ser cierto, debe ser personal, no debe ser hipotético condiciones entre otras que no reúnen los hechos de la demanda.

6.4.- LA EXCEPCION DE MERITO ESTABLECIDA POR EL ARTICULO 306 DEL CODIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL.

Denominada genérica y según la cual el Juez halle probados los hechos que constituyen una excepción deberá reconocerla oficiosamente en la sentencia.

7.- PRUEBAS

7.1.- PRUEBAS DOCUMENTALES APORTADAS:





7.1.1- Fotocopias autentica de la Resolución No. 5133 del 30 de noviembre del año 2016, Por la cual se expide parcialmente la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondiente al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS — INVIAS, suscrita por el Director del INVIAS.

7.1.2.- Fotocopia Autentica del Contrato de Concesión Ruta al Mar, Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 016 del 14 de octubre del año 2015.

7.1.2.- Acta de Entrega y Recibo, por la cual la ANI, le entrego entre otro el tramo vial que conduce del Corregimiento de Santa Lucia del PR0+0000 al Municipio de San Pelayo PR26+0000, al concesionario Ruta al Mar, de fecha 27 de noviembre del año 2.015.

8.- ANEXOS

- Poder para actuar en este proceso, otorgado por el Ing. **DIEGO JOSE ABAD DURANGO**, Director Territorial Córdoba, del Instituto Nacional de Vías INVIAS.
- Resolución No. 06128 del 25 de septiembre de 2018, mediante la cual se nombra al Ing. **DIEGO JOSE ABAD DURANGO**, Director Territorial Córdoba del Instituto Nacional de Vías INVIAS.
- Acta de posesión No. 0237 del 12 de octubre de 2018, del Director Territorial Córdoba del Instituto Nacional de Vías INVIAS.
- Resolución No. 8121 del 31 de diciembre del 2018, mediante la cual se delegan unas funciones a los Directores Territoriales del INVIAS.
- Resolución de nombramiento y acta de posesión del suscrito, ya que estoy vinculado al Instituto Nacional de Vías INVIAS, en la Dirección Territorial Córdoba.
- Documentos relacionados en el acápite de pruebas.

Que el papel que se ha otorgado al juez en la búsqueda de la verdad dentro del procesalismo contemporáneo, las normas de procedimiento se han basado en tres reglas generales sobre la carga de la prueba, que explica con claridad Rocha Alvira de la siguiente manera:

a) Onus probandi, incumbit actori, o sea que al demandante le incumbe el deber de probar los hechos en que funda su acción;





371
379

b.) Reus, in excipiendo, fit actor, o sea que el demandado, cuando excepciona o se defiende, se convierte en demandante para el efecto de tener que probar a su turno los hechos en que funda su defensa;

c) Actore non probante, reus absolvitur, es decir que el demandado ha de ser absuelto de los cargos o acción del demandante, si este no logró en el proceso probar los hechos constitutivos de su demanda."

9.- PETICIÓN

Con fundamento en las pruebas aportadas y en las razones legales expresada en esta contestación de la demanda, solicito muy respetuosamente Honorable Juez, que en la audiencia inicial, declare probadas la excepción propuesta en especial de: **FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA PORQUE LA VIA DONDE OCURRIO EL ACCIDENTE NO ESTA A CARGO DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS INVIAS, SINO DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRESTRUCTURA, ANI.**, como consecuencia de ello, desvincule al INVIAS, del presente proceso y condene en costa a los demandantes.

Que en el caso que no declare probada la excepción alegada, falle, que el hecho que se le quiere imputar al INVIAS, carece de toda razonabilidad, ya que nunca se le podrá demostrar que se dio la falla del servicio por acción u omisión y al no poderse hacer esta, no podrá igualmente probarse el nexo causal.

10.- NOTIFICACIONES

El Director General del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, recibe notificaciones en la carrera 59 No. 26-60 de Bogotá D.C. – Dirección General, al Director Territorial Córdoba del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, al suscrito en la Calle 55 No. 6 -195, Barrio La Castellana, Montería - Córdoba. Correo electrónico njudiciales@invias.gov.co o fperez@invias.gov.co.

Atentamente,


FELIPE SANTIAGO PEREZ DIAZ.

C.C. No. 6.889.551 de Montería.

T. P. No. 47.079 del C. S. de la J.

NIT.899.999.055-4

RESOLUCIÓN NÚMERO 0005133 DE 2016
30 NOV 2016

"Por la cual se expide parcialmente la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondiente al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS"

EL DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA (E)

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas en el parágrafo 1º del artículo 3 de la Resolución 1240 de 2013 y la Resolución 0003010 de 2016 y,

CONSIDERANDO:

Que el Ministerio de Transporte tiene como objetivo principal la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo, aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito.

Que la Ley 105 de 1993 define las competencias sobre la Infraestructura de Transporte estableciendo que las vías nacionales son aquellas a cargo de la Nación, las vías departamentales son aquellas a cargo de los departamentos y las vías municipales y distritales aquellas a cargo de los municipios.

Que la Ley 1228 de 2008, en su artículo 1º determina: "(...) Las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional se denominan arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden. Estas categorías podrán corresponder a carreteras a cargo de la Nación, los departamentos, los distritos especiales y los municipios. El Ministerio de Transporte será la autoridad que mediante criterios técnicos, determine a qué categoría pertenecen".

Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 1240 de 2013, mediante la cual adopta los criterios técnicos de Funcionalidad de la vía, Tránsito Promedio Diario - TPD, Diseño y/o características geométricas de la vía y Población para categorizar las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional denominadas arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden.

Que igualmente el citado acto administrativo adopta la Matriz y la Guía Metodológica para categorizar la Red Vial Nacional, denominadas arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden.

0005133

30 NOV 2016

"Por la cual se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondiente al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS"

indica que el Instituto Nacional de Vías (Invias), la Agencia Nacional de Infraestructura, los departamentos, municipios y distritos especiales, deberán diligenciar la Matriz que contiene los criterios técnicos de categorización de las vías de su competencia, sobre la infraestructura vial existente, usando la Guía Metodológica.

Que dando cumplimiento a lo establecido en la Resolución 1240 de 2013, fue remitida la información por parte del Instituto Nacional de Vías INVIAS, mediante radicado 20143210711262 del 11 de Diciembre de 2014, el Ministerio de Transporte realizó observaciones mediante radicado MT No. 20155000310201 del 16 de Septiembre de 2015, el Ministerio de Transporte (Grupo de Apoyo Regional) y el INVIAS acordaron realizar reunión de trabajo conjunto para resolver todas y cada una de las observaciones, las cual se realizaron el día 10 de Noviembre de 2015, 30 de Noviembre de 2015 y 5 de Abril de 2016 actas que se adjuntan al expediente de categorización correspondiente.

Mediante radicado MT No. 20163210286462 el INVIAS hace entrega formal de las matrices individuales de categorización vial, reporte que incluye el 6.2% de las vías a cargo del Instituto faltantes en la entrega inicial. El Ministerio de Transporte efectuó una segunda revisión, mediante oficio MT No. 20165000248881 del 03 de junio de 2016 envía observaciones, el día 23 de Junio de 2016 INVIAS remite atención a observaciones, sin perjuicio de lo anterior el Ministerio de Transporte efectuó una tercera revisión, y emitió observaciones atendidas por el INVIAS mediante correo electrónico recibido el 14 de Julio de 2016.

En reunión del día 2 de agosto de 2016, acta que forma parte del expediente de categorización, se obtuvo la versión final del archivo remitida mediante correo electrónico enviado como tercer reporte ajustado del día 2 de agosto de 2016, el día 8 de agosto de 2016 mediante oficio con radicado MT No. 20163210494552 el INVIAS aporta la certificación de Tránsito Promedio Diario de las estaciones de conteo realizadas para el 6.2% de las vías que no se encuentran en la base de datos de TPD oficial del portal INVIAS, conteos realizados por las territoriales en los tramos que se relacionan allí, una vez revisada la información, el Ministerio aprueba la documentación recibida, la cual motiva la expedición de la Resolución por medio de la cual se establece la Categorización de la Red Vial Nacional a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS.

Que el contenido de la presente Resolución fue publicado en la página web del Ministerio en cumplimiento de lo determinado en el literal 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011 del día 13 al 31 de Octubre de 2016 con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas.

Que atendiendo lo requerido por el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, en donde se manifiesta conveniente realizar un ajuste al proyecto de Resolución observado, teniendo en cuenta los procesos de concesión y reversión de la infraestructura vial a cargo, sucedidos entre el 2 de agosto y el 13 de octubre de 2016, el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, remite ajustes mediante correo electrónico el 31 de octubre de 2016, el día 10 de noviembre se realiza reunión de la cual se levantó el acta donde se discriminan los tramos incluidos y excluidos dentro del proyecto observado, finalmente el día 17 de noviembre se remite mediante correo electrónico la versión

EL DIRECTOR TERRITORIAL CORDOBA
DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
CERTIFICA

Que el documento es fiel copia del original
en el archivo de esta institución

RESOLUCIÓN NÚMERO 0005133 DEL 30 NOV 2016 DE HOJA No. 3

"Por la cual se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondiente al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS"

definitiva de las matrices individuales de categorización. Los documentos anteriormente mencionados forman parte integral del expediente de categorización del Instituto Nacional de Vías - INVIAS.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º. Determinar la categoría de las vías correspondientes al Instituto Nacional de Vías - INVIAS así:

TERRITORIAL	CÓDIGO VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	CATEGORÍA DE LA VÍA
ANTIOQUIA	2509	La Pintada - Medellín (Sector: Primavera - Medellín_54+0000_72+0084)	VIA DE PRIMER ORDEN
ANTIOQUIA	2510	Medellín - Llanos (Sector: Hoyo Rico - Los Llanos_52+0474_-87+1295)	VIA DE PRIMER ORDEN
ANTIOQUIA	2511	Los Llanos - Tarazá 0+0000_124+0705	VIA DE PRIMER ORDEN
ANTIOQUIA	2512	Tarazá - Cauca 0+0000_63+0966	VIA DE PRIMER ORDEN
ANTIOQUIA	5601	Medellín - Don Diego - La Unión - Sonsón (Sector: La Unión - Sonsón 49+0000_103+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
ANTIOQUIA	6003	La Mansa - Te de Amagá - Primavera (Sector: La Mansa - Bolombolo 0+0000-48+0000 y Sectores Varios Bolombolo - Primavera 57+0600-57+0900; 76+0450-79+0250; 81+0900-95+0031)	VIA DE PRIMER ORDEN
ANTIOQUIA	6205	Cruce Ruta 25 (Hatillo) - Cisneros (Sectores: Paso Nacional por Barbosa 9+0000 al 9+0700; y Paso Nacional por Cisneros 53+0000 al 54+1158)	VIA DE PRIMER ORDEN
ANTIOQUIA	6206	6206 Cisneros - Puerto Olaya - Cruce Ruta 45 (Sectores: Paso Nacional por Cisneros 0+0000 al 1+0000 y Paso Nacional por Puerto Berrío (Incluye el puente sobre el Río Magdalena) 95+0198 al 98+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
ATLANTICO	2702	Salamina - Palermo 0+0000_63+1505	VIA DE SEGUNDO ORDEN
ATLANTICO	9006	Cartagena - Sabanalarga - Barranquilla (Sector: Orejas y Puente de la Cordialidad_117-0103_117+0664)	VIA DE PRIMER ORDEN
ATLANTICO	9007	Barranquilla - Santa Marta (Sector: Accesos y Puente Laureano Gómez_0+0000_1+1794)	VIA DE PRIMER ORDEN
ATLANTICO	90A01	Cartagena - Lomita Arena - Barranquilla (Sector: Accesos, Orejas y Puente Olaya Herrera)	VIA DE PRIMER ORDEN
BOLÍVAR	7802	Puerta de Hierro - Magangué - Yatl - La Bodega 0+0000_68+0350	VIA DE PRIMER ORDEN
BOYACÁ	45BY01	Ramal a Puerto Boyacá 0+0000_24+0000	VIA DE PRIMER ORDEN
BOYACÁ	5503	Duitama - La Palmera 0+0000_134+0174	VIA DE PRIMER ORDEN
BOYACÁ	55BY11	Santa Rosita - Onzaga (Sector: Santa Rosita - Límites Departamento de Boyacá_0+0000_6+0953)	VIA DE TERCER ORDEN
BOYACÁ	6006	Cruce Ruta 45 (Dos y Medio) - Otanche 0+0000_95+0080	VIA DE PRIMER ORDEN
BOYACÁ	6007	Otanche - Chiquinquirá 0+0000_90+0150	VIA DE SEGUNDO ORDEN
BOYACÁ	6008	Chiquinquirá - Tunja 0+0000_73+0000	VIA DE PRIMER ORDEN
BOYACÁ	6009	Tunja - Páez 0+0000_118+0000	VIA DE PRIMER ORDEN

RESOLUCIÓN NÚMERO 0005133 DEL DE HOJA No. 4
30 NOV 2016

"Por la cual se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondiente al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS"

TERRITORIAL	CÓDIGO VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	CATEGORÍA DE LA VÍA
BOYACÁ	6209	Barbosa - Tunja 0+0000_64+0000	VIA DE PRIMER ORDEN
BOYACÁ	6211	Sogamoso - Aguazul (Sector: Sogamoso - El Crucero_0+0000_16+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
BOYACÁ	62BY05	La Ye (Cruce Ruta 62) - Tibasosa - Sogamoso (Sector: Paso Nacional por Sogamoso_13+0000_14+1300)	VIA DE SEGUNDO ORDEN
BOYACÁ	6404	Belén - Sácama 0+0000_128+0500	VIA DE PRIMER ORDEN
CALDAS	2508	Cauyá - La Pintada (Sector: Cauyá - La Felisa_0+0000_60+1000)	VIA DE PRIMER ORDEN
CALDAS	2902	Pereira - Manizales (Sector: Chinchiná - Estación Uribe_28+0600_45+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
CALDAS	5005	Tres Puertas - Puente La Libertad (Sector: Estación Uribe - Puente La Libertad_23+0880_33+0880)	VIA DE PRIMER ORDEN
CALDAS	5006	Puente La Libertad - Fresno 0+0000_82+01024	VIA DE PRIMER ORDEN
CAQUETÁ	2003	Altamira - Gabinete - Florencia (Sector: Gabinete - El Caraño_38+0000_73+0747)	VIA DE PRIMER ORDEN
CAQUETÁ	2003A	Orrapihuasi - Depresión El Vergel - Florencia (Sector: Depresión El Vergel - Florencia_41+0742_83+0537)	VIA DE PRIMER ORDEN
CAQUETÁ	20CQ01	Ramal Cruce Tramos 2003 (El Caraño) - 2003A (Las Doradas) 0+0000_1+0027	VIA DE PRIMER ORDEN
CAQUETÁ	3002	Balsillas - Mina Blanca (Sector: Santo Domingo - Mina Blanca_57+0500_111+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
CAQUETÁ	6501	Villagarzón - San José del Fragua (Sector: Puerto Bello - San José del Fragua_55+0600_111+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
CAQUETÁ	6502	San José del Fragua - Florencia_0+0000_58+0066	VIA DE PRIMER ORDEN
CAQUETÁ	6503	Florencia - Puerto Rico 0+0000_96+0763	VIA DE PRIMER ORDEN
CAQUETÁ	6504	Puerto Rico - Mina Blanca_0+0000_81-0092	VIA DE PRIMER ORDEN
CAQUETÁ	8501	Leticia - Tarapacá 4+0385_25+0000	VIA DE PRIMER ORDEN
CASANARE	4015	Cruce Ruta 40-La Arepa-Juriepe- Puerto Carreño (Sector: Juriepe - Puerto Carreño 0+0000_96+0140)	VIA DE PRIMER ORDEN
CASANARE	6211	Sogamoso - Aguazul (Sector: El Crucero - Aguazul_16+0000_118+0616)	VIA DE PRIMER ORDEN
CASANARE	6405	Sácama - Cruce Ruta 65 0+0000_32+0080	VIA DE PRIMER ORDEN
CASANARE	6512	Monterrey - Yopal (Sector: Paso Nacional por Yopal_103+0287_105+0448)	VIA DE PRIMER ORDEN
CASANARE	6513	Yopal - Paz de Ariporo 0+0000_90+0380	VIA DE PRIMER ORDEN
CASANARE	6514	Paz de Ariporo - La Cabuya 0+0000_73+0380	VIA DE PRIMER ORDEN
CASANARE	6515	La Cabuya - Saravena 0+0000_129+0180	VIA DE PRIMER ORDEN
CASANARE	6605	Tame - Corocoro 0+0000_131+0970	VIA DE PRIMER ORDEN
CASANARE	6606	Corocoro - Arauca 0+0000_44+0280	VIA DE PRIMER ORDEN

EL DIRECTOR TERRITORIAL CORDOBA
 DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
CERTIFICA
 Que el documento es fiel copia del original
 que reposa en el archivo de esta institución

374
382

RESOLUCIÓN NÚMERO 0005133 DEL DE HOJA No. 5
30 NOV 2016

"Por la cual se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondiente al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS"

TERRITORIAL	CÓDIGO VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	CATEGORÍA DE LA VÍA
CAUCA	1203	La Lupa - Santa Rosa (Sector: La Lupa - Santiago_0+0000_110+110+0265)	VIA DE PRIMER ORDEN
CAUCA	2001	Munchique - Popayán_0+0000_58+0050	VIA DE PRIMER ORDEN
CAUCA	2002	Popayán - La Portada (Sector: Popayán - Río Mazamorra 0+0000_67+0370)	VIA DE PRIMER ORDEN
CAUCA	2401	Patíco - Candelaria 0+0000_75+0000	VIA DE PRIMER ORDEN
CAUCA	2501A	Pasto - Buesaco - Mojarras (Sector: Higuerones - Mojarras_102+0000_136+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
CAUCA	25CCB	Variante de Popayán 0+0000_16+0000	VIA DE PRIMER ORDEN
CAUCA	2503	Mojarras - Popayán 0+0000_121+0000	VIA DE PRIMER ORDEN
CAUCA	25CC02	Timbío - El Hato - El Tablón (El Tambo Cruce Ruta 17) (Sector: Timbío - El Tablón_0+0000_19+0150)	VIA DE TERCER ORDEN
CAUCA	25CC04	Popayán - Alto Palacé - El Rosario 0+0000_28+0000	VIA DE SEGUNDO ORDEN
CAUCA	25CC15	Rosas - La Sierra - La Vega - San Sebastián - Santiago 0+0000_121+0600	VIA DE SEGUNDO ORDEN
CAUCA	25CC15-1	Santiago - Santa Rosa_121+0600_170+0000	VIA DE SEGUNDO ORDEN
CAUCA	2601	Morales - Piendamó 0+0000_17+0000	VIA DE PRIMER ORDEN
CAUCA	2602	Popayán (Cruce) - Guadalejo 0+0000_109+0010	VIA DE PRIMER ORDEN
CAUCA	2602A	Piendamó Totoró 0+0000_42+0000	VIA DE PRIMER ORDEN
CAUCA	26CC03	Silvia - Las Delicias - Jambaló - Toribío (Sector: Jambaló - Toribío_0+0000_28+0700)	VIA DE SEGUNDO ORDEN
CAUCA	26CC03-2	Tierracruz - Naranjal 0+0000_75+0000	VIA DE SEGUNDO ORDEN
CAUCA	26CC04	Cruce Tramo 2602 - San Andrés de Pisimbalá - Calderas (sectores: Cruce Tramo 2602 - San Andrés de Pisimbalá 0+0000 al 4+0000 y Tumbichucué - Calderas 18+0000 al 25+0000)	VIA DE TERCER ORDEN
CAUCA	26CC07	Inzá - Juntas 0+0000_43+0000	VIA DE TERCER ORDEN
CAUCA	3105	Santander de Quilichao - Florida - Palmira (Sector: Santander de Quilichao - Río Desbaratado_0+0000_50+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
CAUCA	3701	Garzón - La Piata - Guadalejo (Sector: Puerto Valencia - Guadalejo_77+0000_87+0750)	VIA DE PRIMER ORDEN
CAUCA	3702	Guadalejo - Belalcazar - El Palo (Sector: Guadalejo - Irlanda 0+0000 al 42+0000 y Puente Río Negro - El Palo 53+0000 al 138+0200)	VIA DE PRIMER ORDEN
CAUCA	37CCA	Variante de Toribío 0+0000_7+0000	VIA DE SEGUNDO ORDEN
CAUCA	37CCB	Variante de Pajarito 0+0000_1+0000	VIA DE SEGUNDO ORDEN
CESAR	4313	El Banco - Arjona - Pueblo Nuevo (sector: San José - Ye de Arjona_21+0000_73+0754)	VIA DE PRIMER ORDEN
CESAR	43CS02	Arjona - El Paso - Cuatro Vientos 0+0000_31+0860	VIA DE SEGUNDO ORDEN
CESAR	45CS09	Cuatro Vientos - Codazzi 0+0000_64+0011	VIA DE SEGUNDO ORDEN
CESAR	7806	EL BANCO - EL BURRO (Sector: Tamalameque - El Burro_28+0000_45+0064)	VIA DE PRIMER ORDEN

0005133 30 NOV 2016

"Por la cual se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondiente al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS"

TERRITORIAL	CÓDIGO VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	CATEGORIA DE LA VÍA
CHOCÓ	1307	Nóvita - Las Animas - Quibdó (Sector: Las Animas - Quibdó_43+0000_100+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
CHOCÓ	5001	Nuquí - La Ye (Las Animas) (Sector: Río Pató (El Afirmado) - La Ye (Las Animas)_60+0000_130+0000)	VIA DE TERCER ORDEN
CHOCÓ	5002	Las Animas - Santa Cecilia (Sector: Las Animas - Mumbú_0+0000_50+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
CHOCÓ	6002	Quibdó - La Mansa 0+0000_114+0984	VIA DE PRIMER ORDEN
CÓRDOBA	2103	Montería - Lórica (sectores: Paso Nacional por Cereté 6+0942 al 10+0764 y Paso Nacional por Lórica 48+0222 al 49+1360)	VIA DE PRIMER ORDEN
CÓRDOBA	2513	Caucasia - Planeta Rica (Sectores: Paso Nacional por Caucasia 0+0000 al 3+0350 y Paso Nacional por Planeta Rica 63+0500 al 66+0874)	VIA DE PRIMER ORDEN
CÓRDOBA	2514	Planeta Rica - Chinú - Sincetajo (Sector: Planeta Rica - La Ye 0+0000_52+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
CÓRDOBA	7403	El Viajano - Guayepo (Sector: El Viajano - San Marcos 0+0000_43+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
CÓRDOBA	74CR02	Santa Lucía - Moñitos 0+0000_55+0000	VIA DE SEGUNDO ORDEN
CÓRDOBA	7801	Lórica - Chinú 0+0000_52+0000	VIA DE SEGUNDO ORDEN
CÓRDOBA	9003	Puerto Rey - Moñitos - Lórica (Sector: Moñitos - Lórica_0+0000_49+0000)	VIA DE SEGUNDO ORDEN
CÓRDOBA	9004	Lórica - San Onofre (Sectores: Paso Nacional por Lórica 0+0000 al 5+0850 y Paso Nacional por Coveñas 23+0300 al 30+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
CUNDINAMARCA	4005	Girardot - Silvania - Bogotá (Bosa)_0+0000_122+0500	VIA DE PRIMER ORDEN
CUNDINAMARCA	40CN01	El Portal - El Antojito 0+0000_11+0150	VIA DE PRIMER ORDEN
CUNDINAMARCA	40CNA	Paso Nacional por Chipaque 0+0000_0+0750	VIA DE PRIMER ORDEN
CUNDINAMARCA	40CNB	Paso Nacional por Cáqueza 28+0800_40+0400	VIA DE PRIMER ORDEN
CUNDINAMARCA	40CNC	Variante de Fusagasugá_0+0000_6+0796	VIA DE PRIMER ORDEN
CUNDINAMARCA	40TLE	Variante de Melgar_0+0000_4+0338	VIA DE PRIMER ORDEN
CUNDINAMARCA	45A04	Bogotá - Ubaté (Sectores: Paso Nacional por Cajicá 11+0700 al 16+0100 y Paso Nacional por Zipaquirá 25+0200 al 28+0200)	VIA DE PRIMER ORDEN
CUNDINAMARCA	45TLG	Variante de Girardot_0+0000_9+0474	VIA DE PRIMER ORDEN
CUNDINAMARCA	5008	Honda - Villeta - Tobiagrande - Bogotá (Sector: Río Seco - Villeta_5+0850_64+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
CUNDINAMARCA	5008A	Los Alpes - Bogotá (Sector: Paso Nacional por Madrid_58+0920_63+0950)	VIA DE PRIMER ORDEN
CUNDINAMARCA	5008B	Puerto Salgar - Tobiagrande (Sectores: Salida Túnel de la Abuela - Cruce Quebrada Negra 0+0000 al 2+0200 y Cruce Quebrada Negra - El Curapo 0+0000 al 2+0300)	VIA DE TERCER ORDEN
CUNDINAMARCA	5009	Santafé de Bogotá (Los patios) - Gachetá (Sector: Paso Nacional por Guasca_35+0000_35+0500)	VIA DE PRIMER ORDEN
CUNDINAMARCA	50CN01	Guaduas - Caparrapi - La Aguada (Cruce Tramo 5008B) (Sectores: Dindal - Caparrapi_0+0000 al 14+0000 y Caparrapi - La Aguada_19+0000 al 35+0490)	VIA DE TERCER ORDEN
CUNDINAMARCA	50CN03	Cruce Ruta 50 (El Salitre) - Cruce Ruta 55 (Briceño) (Sector: Sopó - Cruce Ruta 55 (Briceño)_10+0505_14+0500)	VIA DE PRIMER ORDEN
CUNDINAMARCA	5604	Puerto Salgar - Yacopi - La Palma (Sectores: Yacopi - La Palma_0+0000 al 19+0500 y 21+0500 al 24+0500)	VIA DE PRIMER ORDEN

EL DIRECTOR TERRITORIAL DE CÓRDOBA
DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
CERTIFICA
que el documento es fiel copia del original
de esta institución

RESOLUCIÓN NÚMERO DEL DE HOJA No. 7

0005133 **30 NOV 2016**

"Por la cual se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondiente al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS"

TERRITORIAL	CÓDIGO VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	CATEGORÍA DE LA VÍA
CUNDINAMARCA	5607	Chocontá - Guateque (Sector: Chocontá - Brisas_0+0000_7+0146)	VIA DE TERCER ORDEN
GUAJIRA	49GJB	Paso por San Juan del Cesar 0+0000_3+0000	VIA DE SEGUNDO ORDEN
GUAJIRA	8801	Buenavista - Moicao (Sector: Cuestecitas - Paradero_52+0615_66+0300)	VIA DE PRIMER ORDEN
GUAJIRA	88GJ02	Ramal al Cerrejón (Acceso a Albania_0+0000_3+0000)	VIA DE SEGUNDO ORDEN
HUILA	2002	Popayán - La Portada (Sector: Río Mazamorra - Sombrerillos_67+0370_125+0700)	VIA DE PRIMER ORDEN
HUILA	2003	Altamira - Gabinete - Florencia (Sector: Altamira - Gabinete_0+0000_38+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
HUILA	2003A	Orrapihuasi - Depresión El Vergel - Florencia (Sector: Orrapihuasi - Depresión El Vergel_0+0000_41+0742)	VIA DE PRIMER ORDEN
HUILA	2402	Candelaria - Laberinto 0+0000_100+0368	VIA DE PRIMER ORDEN
HUILA	24HL01	Puerto Nolasco - Nátaga 0+0000_12+0000	VIA DE SEGUNDO ORDEN
HUILA	24HL02	Acceso a Itaibe (Cruce Ruta 24 - Itaibe) 0+0000_5+0000	VIA DE TERCER ORDEN
HUILA	24HL03	Cruce Ruta 24 - Tesalia 0+0000_3+0100	VIA DE SEGUNDO ORDEN
HUILA	3001	Neiva - Balsillas 0+0000_54+0000	VIA DE PRIMER ORDEN
HUILA	3002	Balsillas - Mina Blanca (Sector: Balsillas - Santo Domingo_0+0000_57+0500)	VIA DE PRIMER ORDEN
HUILA	3701	Garzón - La Plata - Guadalejo (Sector: La Plata - Puerto Valencia_55+0350_77+0000)	VIA DE SEGUNDO ORDEN
HUILA	4301	Paicol - Tesalia - Teruel - Palermo (Sector: Cruce Tesalia - Teruel_0+0000_49+0500)	VIA DE PRIMER ORDEN
HUILA	4503	Mocóa - Pitalito (Sector: Paso Nacional por Pitalito_131+0680_134+0610)	VIA DE PRIMER ORDEN
HUILA	4504	Pitalito - Garzón (Sectores: Paso Nacional por Pitalito 0+0000 al 2+0180 y Paso Nacional por Garzón 70+0165 al 71+0697)	VIA DE PRIMER ORDEN
HUILA	4505	Garzón - Río Loro - Neiva (Sector: Paso Nacional por Garzón_0+0000_1+0300)	VIA DE PRIMER ORDEN
HUILA	4506	Neiva - Castilla (Sector: Paso Nacional por Natagaima_83+0100_86+0400)	VIA DE PRIMER ORDEN
HUILA	45HL01	Hobo - Yaguará (Inspección de Letrán)_1+0350_23+0150	VIA DE SEGUNDO ORDEN
MAGDALENA	2701	Plato - Salamina 0+0000_102+0000	VIA DE PRIMER ORDEN
MAGDALENA	4313	El Banco - Arjona - Pueblo Nuevo (Sector: El Banco - San José_0+0000_21+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
MAGDALENA	4518	Río Ariguani - Ye de Ciénaga (Sectores: Paso Nacional por Aracataca 35+0725 al 46+0764 y Ye de Ciénaga (Lado Manantial) - Intersección Ruta 90_98+0000 al 100+0289)	VIA DE PRIMER ORDEN
MAGDALENA	9007A	Cruce Tramo 9007 - Puerto de Santa Marta (Sector: Mamatoco - Terminal Marítimo_0+0000_7+0075)	VIA DE PRIMER ORDEN
META	4007	Villavicencio - Puerto López (Sector: Intersección Séptima Brigada - PR 0+0654_0+0000_0+0654)	VIA DE PRIMER ORDEN
META	4009	Puerto Gaitán - Puente Arimena (Sector: Puerto Gaitán - Cruce a Rubiales_0+0000_6+0480)	VIA DE PRIMER ORDEN
META	4010	Puente Arimena - El Porvenir (Sector: Puente Arimena - La Arepa_0+0000_30+0820)	VIA DE PRIMER ORDEN

EL DIRECTOR TERRITORIAL CORDOBA DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS CERTIFICA

Que el documento es fiel copia del original

375
383

0005133 30 NOV 2016

"Por la cual se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondiente al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS"

TERRITORIAL	CÓDIGO VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	CATEGORÍA DE LA VÍA
META	40MT01	(Ramal Cruce Ruta 40 (Cruce Ruta a La Arepa) - El Povenir 0+0000_7+0968	VIA DE PRIMER ORDEN
META	40MTA	Pipiral - Villavicencio (Vía Antigua) 80+0000_94+0583	VIA DE PRIMER ORDEN
META	6507	San José del Guaviare - Cruce Puerto Rico 0+0000_102+0600	VIA DE PRIMER ORDEN
META	6508	Cruce Puerto Rico - Granada_0+0000_103+0938	VIA DE PRIMER ORDEN
META	6509	Ye de Granada - Villavicencio (Sector: Entrada Ciudad Porfia - Caño Tigre_69+0925_72+2775)	VIA DE PRIMER ORDEN
META	6509 (2)	Ye de Granada - Villavicencio (Sector: Paso Antiguo por el Río Guayuriba_57+0352_58+0564)	VIA DE TERCER ORDEN
META	65A02	La Uribe - Ye de Granada 0+0000_109+0821	VIA DE SEGUNDO ORDEN
META	65AMTA	Paso por Puerto Caldas 0+0000_3+0900	VIA DE SEGUNDO ORDEN
META	65AMTB	Accesos al Puente Guillermo León Valencia 0+0000_2+0840	VIA DE TERCER ORDEN
META	65AMTC	Acceso a Granada. 0+0000_1+0300	VIA DE SEGUNDO ORDEN
META	65MTA	Paso por Puerto Uteras_0+0000_14+0000	VIA DE SEGUNDO ORDEN
META	65MTB	Paso por Puerto Limón 0+0000_1+0800	VIA DE TERCER ORDEN
META	65MTC	Paso por Puerto Santander 0+0000_3+0100	VIA DE TERCER ORDEN
META	65MTD	Paso por Puerto Aljure_0+0000_3+0900	VIA DE TERCER ORDEN
META	65MTE	Puente Guatiquila - Los Caballos. 0+0000_4+0000	VIA DE SEGUNDO ORDEN
META	7506	Calamar - San José del Guaviare. 0+0000_73+0600	VIA DE PRIMER ORDEN
NARIÑO	0501	La Esprilla - Río Mira - Río Mataje 0+0000_10+0400	VIA DE PRIMER ORDEN
NARIÑO	0801	Guachucal - Ipiales 0+0000_24+0000	VIA DE PRIMER ORDEN
NARIÑO	1001	Tumaco - Junín 0+0000_109+0000	VIA DE PRIMER ORDEN
NARIÑO	1002	Junín - Pedregal 0+0000_127+0600	VIA DE PRIMER ORDEN
NARIÑO	1003	Pasto - El Encano - El Pepino (Sector: Pasto - La Piscicultura 5+0000_33+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
NARIÑO	1701	Chiles - Guachucal - El Espino (Sector: Guachucal - El Espino 28+0900_40+0200)	VIA DE PRIMER ORDEN
NARIÑO	1702	Túquerres - Samanico - Sotomayor (Sector: Túquerres - Samaniego 0+0000_44+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
NARIÑO	2501	Rumichaca - San Juan de Pasto (Sector: Puente Internacional Rumichaca_0+0000_0+0040)	VIA DE PRIMER ORDEN
NARIÑO	25NR01	Ipiales - Las Lajas - Potosí - Las Delicias (Sector: Ipiales - Las Lajas 0+0000_5+0870)	VIA DE SEGUNDO ORDEN
NARIÑO	25NR04	Accesos Aeropuerto de Pasto 0+0000_0+0700	VIA DE SEGUNDO ORDEN
NARIÑO	25NRB	Variante de Daza 0+0000_3+0599	VIA DE SEGUNDO ORDEN

RESOLUCIÓN NÚMERO 0005133 DEL 30 NOV 2016 DE H.D. No. 9

"Por la cual se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondiente al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS"

TERRITORIAL	CÓDIGO VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	CATEGORIA DE LA VÍA
META	40MTD1	(Ramal Cruce Ruta 40 (Cruce Ruta a La Arepa) - El Porvenir 0+0000_7+0968	VIA DE PRIMER ORDEN
META	40MTA	Pipiral - Villavicencio (Vía Antigua) 80+0000_94+0583	VIA DE PRIMER ORDEN
META	6507	San José del Guaviare - Cruce Puerto Rico 0+0000_102+0600	VIA DE PRIMER ORDEN
META	6508	Cruce Puerto Rico - Granada 0+0000_103+0938	VIA DE PRIMER ORDEN
META	6509	Ye de Granada - Villavicencio (Sector: Entrada Ciudad Porfía - Caño Tigre_69+0925_72+2775)	VIA DE PRIMER ORDEN
META	6509 (2)	Ye de Granada - Villavicencio (Sector: Paso Antiguo por el Río Guayurba_57+0352_58+0564)	VIA DE TERCER ORDEN
META	65A02	La Uribe - Ye de Granada 0+0000_109+0821	VIA DE SEGUNDO ORDEN
META	65AMTA	Paso por Puerto Caldas 0+0000_3+0900	VIA DE SEGUNDO ORDEN
META	65AMTB	Accesos al Puente Guillermo León Valencia 0+0000_2+0840	VIA DE TERCER ORDEN
META	65AMTC	Acceso a Granada 0+0000_1+0300	VIA DE SEGUNDO ORDEN
META	65MTA	Paso por Puerto Lleras 0+0000_14+0000	VIA DE SEGUNDO ORDEN
META	65MTB	Paso por Puerto Limón 0+0000_1+0800	VIA DE TERCER ORDEN
META	65MTC	Paso por Puerto Santander 0+0000_3+0100	VIA DE TERCER ORDEN
META	65MTD	Paso por Puerto Aljire 0+0000_3+0900	VIA DE TERCER ORDEN
META	65MTE	Puente Guatiquía - Los Caballos 0+0000_4+0000	VIA DE SEGUNDO ORDEN
META	7506	Calamar - San José del Guaviare 0+0000_73+0600	VIA DE PRIMER ORDEN
NARIÑO	0501	La Esprilla - Río Mira - Río Mataje 0+0000_10+0400	VIA DE PRIMER ORDEN
NARIÑO	0801	Guachucal - Ipiales 0+0000_24+0000	VIA DE PRIMER ORDEN
NARIÑO	1001	Tumaco - Junín 0+0000_109+0000	VIA DE PRIMER ORDEN
NARIÑO	1002	Junín - Pedregal 0+0000_127+0600	VIA DE PRIMER ORDEN
NARIÑO	1003	Pasto - El Encano - El Pepino (Sector: Pasto - La Piscicultura 5+0000_33+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
NARIÑO	1701	Chiles - Guachucal - El Espino (Sector: Guachucal - El Espino 28+0900_40+0200)	VIA DE PRIMER ORDEN
NARIÑO	1702	Túquerres - Samaniego - Sotomayor (Sector: Túquerres - Samaniego 0+0000_44+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
NARIÑO	2501	Rumichaca - San Juan de Pasto (Sector: Puente Internacional Rumichaca 0+0000_0+0040)	VIA DE PRIMER ORDEN
NARIÑO	25NR01	Ipiales - Las Lajas - Potosí - Las Delicias (Sector: Ipiales - Las Lajas 0+0000_5+0870)	VIA DE SEGUNDO ORDEN
NARIÑO	25NR04	Accesos Aeropuerto de Pasto 0+0000_0+0700	VIA DE SEGUNDO ORDEN
NARIÑO	25NRB	Variante de Daza 0+0000_3+0599	VIA DE SEGUNDO ORDEN

EL DIRECTOR TERRITORIAL CORDOBA
DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
CERTIFICADO
Que el documento es fiel copia del original
de esta institución

276
384

0005133 30 NOV 2016

"Por la cual se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondiente al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS"

TERRITORIAL	CÓDIGO VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	CATEGORÍA DE LA VÍA
NARIÑO	25NRD	Variante Oriental de Pasto 0+0040_21+0170	VIA DE PRIMER ORDEN
NARIÑO	2501A	Pasto - Buesaco - Mojarras (Sector: Pasto - Higuerones 2+0000_102+0000)	VIA DE SEGUNDO ORDEN
NARIÑO	2501B	Cebadal - Sandoná - Pasto_0+0000_91+0000	VIA DE PRIMER ORDEN
NARIÑO	2502	Pasto - Mojarras 5+0000_124+0599	VIA DE PRIMER ORDEN
NORTE DE SANTANDER	5505	Presidente - Pamplona - Cúcuta (Sector: Presidente - Pamplona 0+0000_71+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
NORTE DE SANTANDER	5507	Cúcuta - Puerto Santander - Puente Internacional Pedro de Hevia (Sector: Nueva Terminal de Cúcuta - Puente Internacional Pedro de Hevia_2+0900_53+0758)	VIA DE PRIMER ORDEN
NORTE DE SANTANDER	55NS08	Cúcuta - San Cayetano - Cornejo (Sector: San Cayetano - Cornejo 25+0000_33+0000)	VIA DE SEGUNDO ORDEN
NORTE DE SANTANDER	55NS09	Cúcuta - Dos Ríos - San Faustino - La China_0+0000_29+0660	VIA DE PRIMER ORDEN
NORTE DE SANTANDER	55NSA	Anillo Vial de Cúcuta_0+0000_18+0260	VIA DE PRIMER ORDEN
NORTE DE SANTANDER	6604	La Lejía - Saravena 0+0000_150+0000	VIA DE PRIMER ORDEN
NORTE DE SANTANDER	7008	Ocaña - Sardinata (Sector: Alto El Pozo - Sardinata 69+0000_128+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
NORTE DE SANTANDER	7009	Sardinata - Astilleros - Cúcuta_ (Sardinata - El Zulia_0+0000_57+0600)	VIA DE PRIMER ORDEN
NORTE DE SANTANDER	7009A	Sardinata - Puente Gómez - Cornejo - Zulia (Sector: Cornejo - El Zulia_70+0000_75+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
NORTE DE SANTANDER	70NSA	Variante de Sardinata 0+0000_5+0000	VIA DE PRIMER ORDEN
PUTUMAYO	1003	Pasto - El Encano - El Pepino (Sector: La Piscicultura - El Pepino 33+0000_137+0700)	VIA DE PRIMER ORDEN
PUTUMAYO	4501	Puente Internacional San Miguel - Santa Ana 0+0000_109+0000	VIA DE PRIMER ORDEN
PUTUMAYO	4502	Santa Ana - Mocoa (Sector: Canangucho - Mocoa 60+0300_77+1000)	VIA DE PRIMER ORDEN
PUTUMAYO	4503	Mocoa - Pitalito (Sector: Paso Nacional por Mocoa_0+0000_1+0600)	VIA DE PRIMER ORDEN
PUTUMAYO	6501	Villagarzón - San José del Fragua (Sector: Villagarzón - Puerto Belío 3+0000_55+0600)	VIA DE PRIMER ORDEN
QUINDIO	25VL07	Cartago - Alcalá 0+0000_20+0100	VIA DE SEGUNDO ORDEN
QUINDIO	2901B	Armenia - Alcalá - Pereira (Sector: Armenia - Montenegro - Alcalá_0+0000_23+0325)	VIA DE PRIMER ORDEN
QUINDIO	29VLA	Variante de Alcalá y Accesos 0+0000_1+0200	VIA DE SEGUNDO ORDEN
QUINDIO	4002	La Paila - Armenia (Sector: Club Campestre - Armenia 41+0760_50+0250)	VIA DE PRIMER ORDEN
QUINDIO	4003	Armenia - La Línea - Ibagué (Sector: Armenia - La Línea 0+0000_27+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
QUINDIO	40QN04	La Española - Armenia 2+0300_4+0000	VIA DE SEGUNDO ORDEN
QUINDIO	40QN05	Variante Calarcá - Circasia (Sector: Calarcá - La Cabaña 0+0000_7+0260)	VIA DE PRIMER ORDEN

RESOLUCIÓN NÚMERO

DEL

DE

HOJA No. 11

0005133

30 NOV 2016

"Por la cual se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondiente al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS"

TERRITORIAL	CÓDIGO VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	CATEGORÍA DE LA VÍA
RISARALDA	2302	Mediacanoa - La Unión - La Virginia (Sector: Ansermanuevo - La Virginia_123+0200_142+0320)	VIA DE PRIMER ORDEN
RISARALDA	2507	Cerritos - Cauyá (Sector: Cerritos - La Virginia 0+0300 al 10+0545 y Remolinos - Cauyá 37+0180 al 55+0541)	VIA DE PRIMER ORDEN
RISARALDA	25RSA	Paso Nacional por La Virginia 0+0000_4+0455	VIA DE SEGUNDO ORDEN
RISARALDA	2902	Pereira - Manizales (Sector: Puente Mosquera - Cruce Avenida del Ferrocarril_0+0000_5+0800)	VIA DE PRIMER ORDEN
RISARALDA	29RSA	Pereira-Dos Quebradas (Sector: Solución Vial Pereira - Dosquebradas (Incluye Viaducto, Accesos, Orejas y Empalme con Tramo 2902_0+0000_1+0000))	VIA DE PRIMER ORDEN
RISARALDA	29RSB	Variante de Galicia 0+0000_1+0710	VIA DE PRIMER ORDEN
RISARALDA	29RSC	Variante El Pollo - Chinchiná (Sector: Intersección El Pollo - Intersección El Mandarin0_0+0000_13+0100)	VIA DE PRIMER ORDEN
RISARALDA	5002	Las Animas - Santa Cecilia (Sector: Mumbú - Santa Cecilia 50+0000_73+0608)	VIA DE PRIMER ORDEN
RISARALDA	5003	Santa Cecilia - Asia 0+0000_78+0550	VIA DE PRIMER ORDEN
RISARALDA	50RS01	Apía - La Virginia 0+0000_32+0443	VIA DE SEGUNDO ORDEN
SANTANDER	45AST08	Floridablanca - Palenque - La Cemento (Sector: Palenque - La Cemento_10+0100_21+0735)	VIA DE PRIMER ORDEN
SANTANDER	45A08	Bucaramanga - San Alberto_0+0000_93+0654	VIA DE PRIMER ORDEN
SANTANDER	5504	La Palmera - Presidente 0+0000_102+0211	VIA DE PRIMER ORDEN
SANTANDER	55BY11	Santa Rosita - Onzaga (Sector: Límites Departamento de Boyacá - Onzaga)_6+0953_32+0000	VIA DE TERCER ORDEN
SANTANDER	55STA	Variante de Concepción 0+0000_2+0215	VIA DE SEGUNDO ORDEN
SANTANDER	55ST02	Málaga - San Andrés - Los Curos 0+0000_124+0000	VIA DE SEGUNDO ORDEN
SANTANDER	6206	Cisneros - Puerto Olaya - Cruce Ruta 45 (Sector: Puente sobre el Río Magdalena - Cruce a Puerto Olaya 98+0000 al 98+0140 e Intersección, puente, orejas y empalme con Ruta 45_114+0049 al 114+0200)	VIA DE PRIMER ORDEN
SANTANDER	6207	Puerto Araújo - Landázuri_0+0000_61+1380	VIA DE PRIMER ORDEN
SANTANDER	6208	Landázuri - Barbosa 0+0000_70+0674	VIA DE PRIMER ORDEN
SANTANDER	62STA	Variante de Barbosa 0+0000_1+0478	VIA DE PRIMER ORDEN
SANTANDER	6402	Zapotoca - Barichara - San Gil (Sector Cruce a Guane - San Gil_55+0100_82+0430)	VIA DE PRIMER ORDEN
SANTANDER	6403	Cruce Ruta 45A (San Gil) - Onzaga - Soatá (Sector: Cruce Ruta 45A (San Gil) - Onzaga 0+0000_78+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
SANTANDER	64ST02	Ramal a Guane 0+0000_3+0385	VIA DE TERCER ORDEN
SANTANDER	6602	Cruce Ruta 45 (La Fortuna) - Bucaramanga (Sector: Lebrija - Bucaramanga_60+0000_72+0690)	VIA DE PRIMER ORDEN
SUCRE	9004	Lórica - San Onofre (Sector: Coveñas - Cruce a Puerto Viejo 30+0000 al 41+0000, Paso Nacional por Tolú 46+0100 al 49+0453 y Toluviejo - El Pueblito 65+0937 al 93+0683)	VIA DE PRIMER ORDEN
SUCRE	90SC02	Coveñas - Sabaneta 0+0000_16+0000	VIA DE SEGUNDO ORDEN

0005133

30 NOV 2016

"Por la cual se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondiente al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS"

TERRITORIAL	CÓDIGO VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	CATEGORÍA DE LA VÍA
TOLIMA	3602	Chaparral - Ortega 1+0000_47+0514	VIA DE PRIMER ORDEN
TOLIMA	3603	Ortega - Guamo 0+0000_36+0253	VIA DE PRIMER ORDEN
TOLIMA	4003	Armenia - Ibagué_(La Linea - Cajamarca 27+0000 al 49+0800 y Puente Cajamarca 50+0080 al 50+0365)	VIA DE PRIMER ORDEN
TOLIMA	40TL05	Cruce Ruta 40 - La Tambora (Espinal) 0+0000_3+0224	VIA DE PRIMER ORDEN
TOLIMA	4507	Castilla-Girardot (Sectores: Paso Nacional por El Guamo 24+0060 al 27+1130 y Paso Nacional por El Espinal 42+0300 al 45+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
TOLIMA	4510	Honda - Río Ermitaño (Sector: Puente Puerto Salgar 33+0353_34+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
TOLIMA	5007	Fresno - Honda (Sectores: Fresno - Mariquita 0+0000 al 26+0695 y Paso Nacional por Honda (Incluye el Puente Luis Ignacio Andrade) 46+0000 al 46+1150)	VIA DE PRIMER ORDEN
VALLE DEL CAUCA	1901	Cali - Cruce Ruta 40 (Loboguerrero) 8+0900_60+0850	VIA DE PRIMER ORDEN
VALLE DEL CAUCA	2301	Cali - Vijes - Mediacanoa (Sector: Cali - Yumbo 0+0000_12+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
VALLE DEL CAUCA	2302	Mediacanoa - La Unión - La Virginia (Sector: Mediacanoa - Ansermanuevo 0+0000_123+0200)	VIA DE PRIMER ORDEN
VALLE DEL CAUCA	2504	Popayán - Cali (Sector: Jamundí - Cali 106+0549_116+0776)	VIA DE PRIMER ORDEN
VALLE DEL CAUCA	2505	Cali - Palmira - Andalucía (Sector: Paso Nacional por Palmira_19+0000_25+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
VALLE DEL CAUCA	3105	Santander de Quilichao - Florida - Palmira (Sector: Río Desbaratado - Palmira_50+0000_88+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
VALLE DEL CAUCA	4001	Buenaventura - Cruce Ruta 25 (Bugá) (sector: Buenaventura - Cruce Ruta 40 (Loboguerrero)_0+0000_62+0408)	VIA DE PRIMER ORDEN
VALLE DEL CAUCA	4803	Ansermanuevo - Cartago 0+0000_12+0000	VIA DE SEGUNDO ORDEN
OCAÑA	7007	Aguaclara - Ocaña (Sector: Río de Oro - Ocaña 43+0000_54+0787)	VIA DE PRIMER ORDEN
OCAÑA	7008	Ocaña - Sardinata (Ocaña - Alto del Pozo_0+0000_69+0000)	VIA DE PRIMER ORDEN
OCAÑA	70NS01	La Ondina - Llano Grande - Convención 0+0000_33+0000	VIA DE SEGUNDO ORDEN
SAN ANDRÉS Y PROV.	0101	Circunvalación de la Isla de San Andrés_0+0000_27+0800	VIA DE PRIMER ORDEN
SAN ANDRÉS Y PROV.	0301	Circunvalación de la Isla de Providencia_0+0000_17+0500	VIA DE PRIMER ORDEN

ARTÍCULO 2º. La presente Resolución para la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional no modifican las competencias establecidas en la Ley 105 de 1993.

ARTÍCULO 3º. En el evento de modificación de las condiciones iniciales mediante las cuales fueron categorizadas las vías, éstas podrán ser re-categorizadas, previa solicitud escrita dirigida al Ministerio de Transporte, junto con la Matriz de criterios diligenciada con la información actualizada de la vía, en medio físico y digital, debidamente suscrita por el representante legal.

328
386

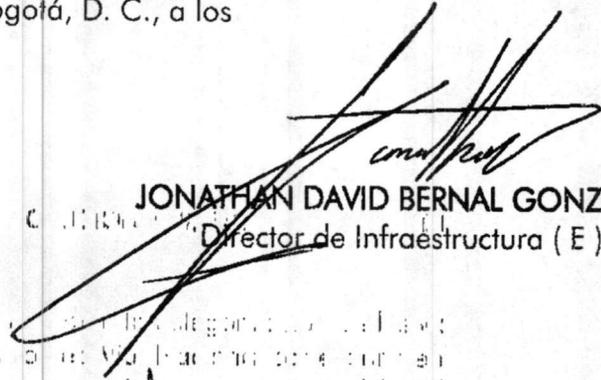
RESOLUCIÓN NÚMERO 0005133 DEL DE HOJA N.º 13
30 NOV 2016

"Por la cual se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondiente al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS -- INVIAS"

ARTÍCULO 4º. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el diario oficial.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D. C., a los



JONATHAN DAVID BERNAL GONZALEZ
Director de Infraestructura (E)

Gloria J. Martínez C. -- G.A.R. --
Esperanza Ledezma Lloreda / Coordinadora Grupo Apoyo a las Regiones
Rodolfo Castiblanco Bedoya / Asesor Dirección de Infraestructura
Leidy Lorena Palencia / Abogada Dirección de Infraestructura

~~328~~

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D. C., a los

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA

El presente documento es una copia fiel del original que se encuentra en el expediente de la Dirección de Infraestructura del Instituto Nacional de Vías.

EL DIRECTOR TERRITORIAL CORDOBA
DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
CERTIFICA

Que el documento es fiel copia del original

379
387



Libertad y Orden

REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE TRANSPORTE
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP No 016 DE
Entre:

016

DE

14 OCT. 2015

Concedente:
Agencia Nacional de Infraestructura

Concesionario:
Concesión Ruta al Mar S.A.S CORUMAR S.A.S

PARTE ESPECIAL

CAPÍTULO I	REGLAS DE INTERPRETACIÓN DE ESTE DOCUMENTO	3
CAPÍTULO II	TABLA DE REFERENCIAS A LA PARTE GENERAL	4
CAPÍTULO III	ASPECTOS GENERALES	8
3.1	Identificación de las Partes	8
3.2	Alcance del Proyecto	8
3.3	División del Proyecto	8
3.4	Valor del Contrato	11
3.5	Entrega de la Infraestructura	11
3.6	Estaciones de Peaje	12
3.7	Costos de Estructuración	15
3.8	Plazos Estimados de las Fases de la Etapa Preoperativa	15
3.9	Plazo Estimado de la Etapa de Operación y Mantenimiento	16
3.10	Obras correspondientes a la Estación de Peaje de Carimagua	17
CAPÍTULO IV	ASPECTOS ECONÓMICOS DEL CONTRATO	17
4.1	Porcentaje de Participación de las Unidades Funcionales	17
4.2	Estructura Tarifaria	17
4.3	Cálculo de la Retribución	21
4.4	Giros de Equity	23
4.5	Fondeo de Subcuentas del Patrimonio Autónomo	24
CAPÍTULO V	ETAPA PREOPERATIVA	31
5.1	Características de los Contratistas	31
5.2	Programación de las Obras	31
CAPÍTULO VI	SANCIONES Y ESQUEMAS DE APREMIO	32
6.1	Eventos Generadores de Imposición de Multas	32
6.2	Valor de la Cláusula Penal	36
CAPÍTULO VII	GARANTÍAS	36
7.1	Valor y Vigencia del Amparo de Cumplimiento	36
7.2	Valor y Vigencia del Amparo de Pago de Salarios y Prestaciones Sociales	37
7.3	Valor y vigencia para los amparos de calidad	38
7.4	Valor y vigencia para los amparos de responsabilidad civil	39
7.5	Valor y vigencia para los amparos de todo riesgo obra civil	40

380
388

**CAPÍTULO I REGLAS DE INTERPRETACIÓN DE ESTE
DOCUMENTO**

- (a) De conformidad con lo previsto en la Sección 19.14 de la Parte General, la presente Parte Especial del Contrato de Concesión prima sobre cualquier otro documento que haga parte del Contrato.
- (b) A la presente Parte Especial le serán aplicables las definiciones contenidas en la Parte General.
- (c) En el CAPÍTULO I de la presente Parte Especial del Contrato de Concesión se incluye una tabla en la cual se identifican, en la primera columna, las Secciones de la Parte General que se desarrollan, complementan, modifican o eliminan.
- (d) La segunda columna de la tabla contiene el desarrollo, la complementación, modificación o eliminación correspondiente, o la identificación de la Sección de la Parte Especial en que esa información aparece.
- (e) En el caso en que la Parte Especial modifique el contenido de algún aparte de la Parte General de manera expresa o tácita, se atenderá a lo señalado en la Parte Especial.

CAPÍTULO II**TABLA DE REFERENCIAS A LA PARTE GENERAL**

Sección de la Parte General	DATOS ESPECÍFICOS DE ESTA PARTE ESPECIAL
1.23	Corresponde a la situación en la cual los vehículos pueden transitar; en una calzada bidireccional pavimentada, en ambos sentidos de manera simultánea. Para las Unidades Funcionales en las cuales se realice la construcción de calzadas nuevas, no se requerirá que la calzada se encuentre pavimentada.
1.31	Ver Sección 3.1(b) de esta Parte Especial
1.40	Ver Sección 3.7 de esta Parte Especial
1.100	El Mes de Referencia es Enero de 2014
1.113	En caso de no suscripción del Acta de Inicio, la ANI podrá expedir la Orden de Inicio de conformidad con la Sección 1.113 de la Parte General,
1.125	Ver Sección 5.2 de ésta Parte Especial
1.131	El Porcentaje de Compensación por Riesgos equivale al cero punto nueve por ciento (0.90%).
1.144	Ver Sección 4.2 de esta Parte Especial
1.164	Ver Sección 3.3 de esta Parte Especial
1.166	Ver Sección 4.5(b) de esta Parte Especial
1.167	Ver Sección 4.5(a) de esta Parte Especial
1.168	Ver Sección 4.5(c) de esta Parte Especial
1.171	El VPIP equivale a DOS BILLONES VEINTE MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y SEIS MILLONES DOSCIENTOS CINCO MIL SETECIENTOS OCHENTA Y OCHO (\$2.020.456.205.788) Pesos del Mes de Referencia. El VPIP podrá ser ajustado como resultado del trámite del Proceso de Selección.
1.173	El VPIPr equivale al resultante de la aplicación de la Fórmula prevista en la Sección 3.5 de la Parte General
2.1	Ver Secciones 3.2, 3.3 y 3.5(b) de esta Parte Especial
2.2(a)	Ver Sección 3.4 de esta Parte Especial
2.3(b)(vi)	Ver Sección 3.5 de esta Parte Especial
2.3(b)(vii)	Ver Sección 4.4. de esta Parte Especial.
2.5(a)	Ver Sección 3.8 de esta Parte Especial
3.1(c)	Ver Secciones 4.1, 4.2 y 4.3 de esta Parte Especial
3.1(f)(iv)	Ver Sección 4.3(e) de esta Parte Especial
3.3(a)	Ver Sección 4.3 de esta Parte Especial
3.3(c)	Ver Sección 4.3(c) de esta Parte Especial
3.4(a)	Ver Sección 3.5 de esta Parte Especial
3.4(d)	Ver Sección 6.1(l) de esta Parte Especial
3.5(a)	La tasa de descuento real (TDI) expresada en términos efectivos mensuales, para efectos de este Proyecto, será del cero punto cincuenta y siete sesenta y tres por ciento (0,5763%).
3.5(b)	La tasa de descuento real (TDDelta) expresada en términos efectivos reales mensuales será igual al uno punto cero uno por ciento [1,01 %].

281
389

3.9(a)	Este Proyecto tendrá Un (1) Cierre Financiero
3.9(a)	El monto mínimo del Cierre Financiero es de OCHOCIENTOS CATORCE MIL TRECIENTOS SETENTA Y CUATRO MILLONES CIENTO SESENTA Y DOS MIL CIENTO TREINTA Y SIETE (\$814.374.162.137) Pesos del Mes de Referencia.
3.9(a)	El plazo para que el Concesionario presente la totalidad de la documentación para acreditar el Cierre Financiero es de trescientos treinta (330) Días contados desde la Fecha de Inicio.
3.9(g)	Ver la referencia a la Sección 3.9 (a) de esta Tabla y la Sección 4.4 de esta Parte Especial.
3.10(a)	Ver Sección 4.4 de esta Parte Especial
3.15(e)(i)	Ver Sección 4.5(a) de esta Parte Especial
3.15(f)(i)	Ver Sección 4.5(b) de esta Parte Especial
3.15(g)(i)	Ver Sección 4.5(c) de esta Parte Especial
3.15 (h)(ii)(1)	El porcentaje de participación de cada Unidad Funcional se establece en la Sección 4.1 de esta Parte Especial
3.15(h)(iii)(1)	Ver Sección 4.5(d) de esta Parte Especial
3.15(h)(iv)(1)	Ver Sección 4.5(e) de esta Parte Especial
3.15(h)(vi)(1)	Ver Sección 4.5(e) de esta Parte Especial
3.15(h)(viii)(1)	El porcentaje de participación de cada Unidad Funcional se establece en la Sección 4.1 de esta Parte Especial
4.2(o)	El plazo para la entrega del plan para el traslado y manejo de Redes será el mismo establecido en la Sección 6.1(a) de la Parte General.
4.2(p)	Ver Sección 5.2 de esta Parte Especial
4.9(a)(i)	El monto diario de reducción de la Retribución por cada Día de plazo adicional para terminar la Unidad Funcional será, para efectos de este Proyecto, el noventa por ciento (90%) del valor de la Multa por no terminación de Unidad Funcional
4.10(b)	Ver Sección 4.3(d) de esta Parte Especial
4.17(a)(ii)	Para efectos de este Proyecto, en la verificación del cumplimiento de las obligaciones contenidas en el Apéndice Técnico 4 relacionadas con la terminación de Unidades Funcionales se deberá constatar que estas cumplan con los valores mínimos de aceptación para los Indicadores E1 al E17 y O6 de dicho Apéndice.
4.17(a)(vii)	Ver Sección 6.1 de esta Parte Especial
4.17(d)(i)	Ver Sección 6.1 de esta Parte Especial
4.18(c)	Ver Sección 5.2(b) de esta Parte Especial
5.2(a)	Ver Sección 5.1 de esta Parte Especial
5.2(c)	Ver Sección 5.1 de esta Parte Especial
5.3(a)	Ver Sección 5.1 de esta Parte Especial
6.1(e)	Ver Sección 6.1(a) de esta Parte Especial
8.2(c)	Ver Sección 4.5(c) de esta Parte Especial
9.2(d)	La información relacionada con eventos de cambio climático, para efectos de este Proyecto, deberá ser presentada cada noventa [90] Días.
10.1(a)	Ver Sección 6.1 de esta Parte Especial
10.2(d)	Ver Sección 6.1 de esta Parte Especial
10.2 (g)	El límite máximo total del valor de las Multas que pueden ser impuestas al Concesionario, para efectos de este Proyecto, será de dos punto cero seis por ciento [2.06%] del Valor del Contrato

10.5(a)	Los valores de la cláusula penal se describen en la Sección 6.2 de esta Parte Especial
11.1(b)(i)	Ver Sección 6.1 de esta Parte Especial
12.6(a)(i)	El valor asegurado y el plazo del amparo de cumplimiento se incluyen en la Sección 7.1 de esta Parte Especial
12.6(b)	El valor asegurado y el plazo del amparo de pago de salarios y prestaciones sociales se incluyen en la Sección 7.2 de esta Parte Especial
12.6(c)(i)	El valor asegurado del amparo de estabilidad y calidad de las obras se incluye en la Sección 7.3(a) de esta Parte Especial
12.6(d)(ii)	El valor asegurado inicial del amparo de calidad de bienes y equipos suministrados se incluye en la Sección 7.3(c). de esta Parte Especial
12.6(e)(i)	El valor asegurado y el plazo del amparo de calidad y estabilidad de obras de mantenimiento se incluye en la Sección 7.3(a) y 7.3(b) de esta Parte Especial
12.7(a)(ii)	El valor asegurado por evento de la póliza de responsabilidad extracontractual se incluye en la Sección 7.4 de esta Parte Especial
12.8(a)(ii)	Se aclara que el valor inicial del seguros de obras civiles corresponderá al valor asegurado que resulte del estudio de pérdida máxima probable
14.1(a)(ii)	Para efectos de este Proyecto, las Intervenciones que no hayan sido afectadas por el Evento Eximente de Responsabilidad y/o por acciones u omisiones imputables a la ANI deberán cumplir con los valores mínimos de aceptación de los Indicadores E1 al E17 y O6 del Apéndice Técnico 4.
17.2(c)	El valor mínimo pendiente por compensar por parte de la ANI para la configuración de la causal de terminación en caso de mora en la suscripción el Acta de Cálculo de la Compensación por Riesgos para efectos de este Proyecto, será el equivalente al diez por ciento (10%) del Valor del Contrato.
18.3 (c)	El porcentaje de participación de cada Unidad Funcional se establece en la Sección 4.1 de esta Parte Especial
18.3(d)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en las Secciones 17.2 (c) y 17.2 (d) de la Parte General, el valor de TE expresada en términos efectivos reales mensuales será del uno punto cero uno por ciento [1,01 %]. 2. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en la Sección 17.2 (b) de la Parte General, el valor de TE expresada en términos efectivos reales mensuales será del uno punto cero uno por ciento [1,01 %]. 3. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en la Sección 17.2(a) de la Parte General, el valor de TE expresada en términos efectivos reales mensuales será del uno punto cero uno por ciento [1,01 %].
18.3(e)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en las Secciones 17.2 (c) y 17.2 (d) de la Parte General, el valor de TE expresada en términos efectivos reales mensuales será del uno punto cero uno por ciento [1,01%]. 4. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en la Sección 17.2 (b) de la Parte General, el valor de TE expresada en términos efectivos reales mensuales será del uno punto cero uno por ciento [1,01 %].

382
390

	<p>2. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en la Sección 17.2(a) de la Parte General, el valor de TE expresada en términos efectivos reales mensuales será del uno punto cero uno por ciento [1,01 %].</p>
18.3(f)	<p>1. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en las Secciones 17.2(c) y 17.2 (d) de la parte General el valor de TE expresada en términos efectivos reales mensuales será: i) del uno punto cero uno por ciento [1,01%], si el valor de i es menor o igual a la duración máxima en meses de la Etapa Preoperativa del Proyecto o de la Unidad Funcional, y ii) uno punto cero uno por ciento [1,01%], si el valor de i es superior a la duración máxima en meses de la Etapa Preoperativa del Proyecto o de la Unidad Funcional.</p> <p>2. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en la Sección 17.2(b) de la Parte General, el valor de TE expresada en términos efectivos reales mensuales será: i) del uno punto cero uno por ciento [1,01%], si el valor de i es menor o igual a la duración máxima en meses de la Etapa Preoperativa del Proyecto o de la Unidad Funcional, y ii) del cero punto ochenta y seis por ciento [0,86%] si el valor de i es superior a la duración máxima en meses de la Etapa Preoperativa del Proyecto o de la Unidad Funcional.</p> <p>3. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en la Sección 17.2(a) de la Parte General el valor de TE expresada en términos efectivos reales mensuales será: i) del uno punto cero uno por ciento [1,01%%], si el valor de i es menor o igual a la duración máxima en meses de la Etapa Preoperativa del Proyecto o de la Unidad Funcional, y ii) del cero punto sesenta y ocho por ciento [0,68%], si el valor de i es superior a la duración máxima en meses de la Etapa Preoperativa del Proyecto o de la Unidad Funcional.</p>
19.17	<p>Las Notificaciones a las Partes se deberán realizar en los siguientes lugares:</p> <p>a) A la ANI: Dirección: Dirección: Avenida Calle 26 Nro. 59-51 Torre 4 y/o Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2 Ciudad: Bogotá D.C. – Colombia.</p> <p>b) Al Concesionario Dirección: Carrera 25 No. 3-45 Ciudad: Medellín, Antioquia</p>

CAPÍTULO III ASPECTOS GENERALES

3.1 Identificación de las Partes.

- (a) La ANI, representada en este acto por LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO, en su calidad de Presidente.
- (b) El Concesionario es la sociedad de objeto único CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S CORUMAR S.A.S, identificada con NIT 900.894.996-0, sociedad constituida bajo las leyes de Colombia, representada en este acto por GUSTAVO ADOLFO GÓMEZ GONZÁLEZ, en su calidad de Representante Legal.

3.2 Alcance del Proyecto

- (a) De Conformidad con el objeto dispuesto en la Parte General de este Contrato, el Alcance del Contrato corresponde a los estudios y diseños definitivos, la financiación, gestión ambiental, predial y social, Construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento y reversión del sistema vial para la conexión de los Departamentos de Antioquia y Bolívar de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 y demás Apéndices del Contrato.

3.3 División del Proyecto

- a) El Proyecto corresponde al corredor denominado sistema vial para la conexión de los Departamentos de Antioquia y Bolívar el cual se divide en 8 Unidades Funcionales:

Unidad Funcional Integral (UFI)	Subsector	Origen (nombre, abscisa, coordenadas)	Destino (nombre, abscisa, coordenadas)	Longitud aproximada origen destino(1)	Intervención prevista	Observación
UF11	1	Caucasia PR 03+350 X=872749.4848 Y=1376644.9338	Planeta Rica PR 63+845 X=834443.9474 Y=1420245.3278	60.4	Mejoramiento	No incluye Intervención en Puente sobre el Rio San Jorge y sus accesos
UF12	1	Cereté PR 10+764 X=809954.897 Y=1477055.6749	Lorica PR 48+222 X=809162.8472 Y=1512218.1258	37	Construcción de Segunda Calzada	
UF13	1	Variante Planeta Rica PK 00+000 X=834443.9474 Y=1420245.3278	Variante Planeta Rica PK 03+500 X=834935.0275 Y=1422983.5634	3.5	Construcción	

383
399

Unidad Funcional Integral (UFI)	Subsector	Origen (nombre, abscisa, coordenadas)	Destino (nombre, abscisa, coordenadas)	Longitud aproximada origen destino(1)	Intervención prevista	Observación
	2	El 15 PK 00+000 X=813309.6020 Y=1447861.9930	Vía El 15-Sn Carlos PK 10+000 X=819584.5183 Y=1455320.3397	10	Mejoramiento	
	3	Vía El 15-Sn Carlos PK 10+000 X=819584.5183 Y=1455320.3397	San Carlos PK 22+500 X=820944.9797 Y=1467169.3538	12.5	Construcción	
	4	San Carlos PK 22+500 X=820944.9797 Y=1467169.3538	Cereté PK 31+990 X=816366.3359 Y=1474923.7743	9.5	Mejoramiento	
	5	Variante Cereté PK 00+000 X=814682.1199 Y=1475002.3657	Variante Cereté PK 05+600 X=809954.897 Y=1477055.6749	5.6	Construcción	
UFI4 ⁽¹⁾	1	Montería PR 49+500 X=1130171.196 Y=1459766.468	Planeta Rica PR 0+000 X=834980.9672 Y=1423019.543	49.5	Operación y Mantenimiento	Calzada Derecha sector entre Montería y El 15
	2	Montería PR 49+731 X=1130171.196 Y=1459766.468	El 15 PR 34+950 X=1143183.515 Y=1448114.253	15	Operación y Mantenimiento	Calzada Izquierda
UFI5 ⁽¹⁾	1	Puerto Rey (Arboletes) PR 00+000 X=1073036.020 Y=1474343.431	Montería PR 63+340 X=1130171.196 Y=1459766.468	63.5	Operación y Mantenimiento	
	2	Santa Lucía PK 00+000 X=1114600.696 Y=1470297.687	San Pelayo PK 26+000 X=1134376.253 Y=1482406.161	26	Operación y Mantenimiento	
UFI6	1	Cereté PR 10+764 X=809954.897 Y=1477055.6749	Lórica PR 48+222 X=809162.8472 Y=1512218.1258	37	Mejoramiento	
	2	Lórica PR 5+847 X=808953.6961 Y=1518449.6188	Coveñas PR 23+309 X=819426.4895 Y=1531439.9867	17	Mejoramiento	

[Handwritten signatures and initials]

Unidad Funcional Integral (UFI)	Subsector	Origen (nombre, abscisa, coordenadas)	Destino (nombre, abscisa, coordenadas)	Longitud aproximada origen destino(1)	Intervención prevista	Observación
	3	Coveñas PR 41+000 X=831904.0655 Y=1538387.0726	Tolú PR 46+100 X=834721.7462 Y=1542999.2782	5.1	Mejoramiento	
UFI7	1	Variante Lórica PK 00+000 X=809162.8472 Y=1512218.1258	Variante Lórica PK 07+779 X=808953.6961 Y=1518449.6188	7.8	Construcción	
	2	Variante Coveñas PK 00+000 X=819426.4895 Y=1531439.9867	Variante Coveñas PK 20+671 X=831904.0655 Y=1538387.0726	20.7	Construcción	
	3	Tolú PK 00+000 X=834721.7462 Y=1542999.2782	Pueblito PK 24+594 X=847524.4634 Y=1559720.0437	24.6	Construcción	
UFI8	1	Tolú PR 49+453 X=835904.4824 Y=1544985.2296	Tolú Viejo PR 65+937 X=849784.6192 Y=1537371.0792	16.5	Mejoramiento	
	2	Pueblito PR 93+683 X=847524.4634 Y=1559720.0437	San Onofre PR 104+820 X=841646.0864 Y=1569449.4135	11.2	Mejoramiento	
	3	San Onofre PR 0+023 X=841646.0864 Y=1569449.4135	Cruz del Viso PR 59+352 X=872277.777 Y=1612725.206	59.3	Mejoramiento	

(1) Estos tramos se incorporan al contrato una vez el concesionario actual Vías de las Américas S.A.S., haga la reversión a la Nación, fecha que se estima para 30 de Julio de 2017.

- b) En todo caso, el Concesionario deberá ejecutar todas las actividades que resulten necesarias para el cumplimiento de las obligaciones de resultado establecidas en el Contratos y sus Apéndices Técnicos; en especial lo establecido en el Apéndice Técnico 1.

389
392

3.4 Valor del Contrato

El Valor del Contrato es de DOS BILLONES SETECIENTOS CINCUENTA Y DOS MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y DOS MILLONES CIENTO NOVENTA Y TRES MIL ONCE (\$2.752.552.193.011) Pesos del Mes de Referencia.

3.5 Entrega de la Infraestructura

- (a) Con la suscripción del Acta de Inicio, la ANI hará entrega de la infraestructura que para ese momento compongan cada una de las Unidades Funcionales y estén disponibles.
- (b) Dentro de la infraestructura programada para ser recibida por el Concesionario al inicio del Contrato se encuentran las siguientes vías:

Código de Vía (Nomenclatura)	Ente Competente	Origen	Destino	Longitud (Km)	Estado Actual
2513	INVIAS	Caucasia PR 03+350	Planeta Rica PR 63+500	60.1	Vía a Cargo del Inviás Bidireccional Pavimentada
2103	INVIAS	Cereté PR 10+764	Lorica PR 48+222	36.0	Vía a Cargo del Inviás Bidireccional Pavimentada
9004	INVIAS	Lorica PR 05+850	Porvenir (Coveñas) PR 23+300	17.5	Vía a Cargo del Inviás Bidireccional Pavimentada
9004	INVIAS	Coveñas PR 41+000	Tolú PR 46+100	6.1	Vía a Cargo del Inviás Bidireccional Pavimentada
9004	INVIAS	Tolú PR 49+453	Tolú Viejo PR 65+937	16.5	Vía a Cargo del Inviás Bidireccional Pavimentada
9004	INVIAS	El Pueblito PR 93+683	San Onofre PR 104+820	11.2	Vía a Cargo del Inviás Bidireccional Pavimentada
9005	INVIAS	San Onofre PR 00+023	Cruz del Viso PR 59+352	59.3	Vía a Cargo del Inviás Bidireccional Pavimentada

- (c) Dentro de la infraestructura programada para ser recibida por el Concesionario una vez se revierta el contrato 008 de 2010 por la Concesión Transversal de las Américas Sector 1, esperada para el 30 Julio de 2017 , se encuentran las siguientes vías:

Handwritten signatures and initials, including a large signature and the number '50'.

Código de Vía (Nomenclatura)	Origen	Destino	Longitud (Km)
7401	Puerto Rey (Arboletes) PR 00+000	Montería PR 64+000	64.0
2310	Montería PR 49+500	EL 15 PR 36+000	13.5
2310	EL 15 PR 36+000	Planeta Rica PR 00+500	36.0

Nota (1): También incluye los 26 km del tramo Santa Lucía – San Pelayo que en la actualidad es construido en el proyecto Transversal de las Américas, en el contrato de concesión No. 008 de 2010.

Se entenderá que los tramos y puntos sobre los cuales versa el contrato anterior, se incorporarán a la Concesión una vez reviertan los respectivos contratos, lo que primero ocurra. El Concesionario tiene la obligación de recibir los tramos y puntos intervenidos mediante los citados Contratos, en el estado en que se encuentren, mediante un acta de entrega de esta infraestructura suscrita entre el Concesionario y la ANI dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a partir de la firma del el Acta de Recibo o Acta de Liquidación de los mismos. El Concesionario deberá garantizar en los tramos o puntos donde se hicieron intervenciones que se incorporen a la respectiva Unidad Funcional, el cumplimiento de los indicadores en los mismos términos descritos en el Apéndice Técnico 4 para cada una de las Unidades Funcionales.

Cuando quiera que en desarrollo de sus propias actividades el Concesionario efectúe obras o haga trabajos necesarios para la prestación del servicio público y/o para el cumplimiento de los indicadores que reemplacen total o parcialmente las obras y los trabajos garantizados por las pólizas de estabilidad correspondientes a los contratos detallados antes, se entenderá que el Concesionario deberá responder por las correspondientes obras o trabajos en los mismos términos de la Infraestructura que no estaba siendo intervenida.

La ANI, suscribirá los convenios interadministrativos con cualquier autoridad del orden territorial o gubernamental, cualquiera fuera su índole o naturaleza, necesarios para el aporte y entrega de la infraestructura de los corredores del proyecto, necesaria para la ejecución del mismo.

3.6 Estaciones de Peaje

- (a) Las estaciones de Peaje del Proyecto serán recibidas por el Concesionario como parte de la infraestructura programada para ser recibida a más tardar, en la fecha aquí señalada:

385
393

Caseta de Peaje	Fecha de Entrega Estimada
La Apartada	Al momento de suscribir el Acta de Inicio
Mata de caña	Al momento de suscribir el Acta de Inicio
San Onofre	Al momento de suscribir el Acta de Inicio

- (b) Las Estaciones de Peaje del Sistema Vial Existente Transversal de las Américas, serán entregadas por la ANI al Concesionario como parte de la infraestructura, una vez ocurra la reversión efectiva del contrato de concesión No. 008 de 2010. La fecha estimada de entrega de las Estaciones de Peaje es como sigue:

Caseta de Peaje	Fecha de Entrega Estimada
Los Cedros (*)	30 de Julio de 2017
Purgatorio (*)	30 de Julio de 2017

(*) Las estaciones de peaje Purgatorio y Cedros serán reubicados por el Concesionario. El peaje Purgatorio quedará en el Km 38+300 y el Peaje Los Cedros quedará en el Km 38+100 en el mismo tramo donde se encuentran actualmente.

- (c) Las nuevas Estaciones de Peaje de Los Maguitos, La Caimanera y San Carlos serán instaladas por el Concesionario de conformidad con lo que se establece en el Capítulo III del Apéndice Técnico 1.
- (d) La reubicación de la Estación de Peaje Carimagua será ejecutada por el Concesionario de conformidad con lo que se establece en el Apéndice Técnico 1.
- (e) Sin perjuicio de lo de lo dispuesto en el literal (f) siguiente, el Recaudo de Peaje de las Estaciones de Peaje nuevas, comenzara a efectuarse al Día siguiente a la fecha de la firma del Acta de Terminación de la respectiva Unidad Funcional a la que pertenecen.
- (f) De conformidad con lo anterior y sin perjuicio de lo establecido en los Apéndices Técnicos 1 y 2, la instalación, Operación y recaudo de cada una de las Estaciones de Peajes nuevas indicadas en el Apéndice Técnico 1 podrá comenzar con anterioridad a la firma del Acta de Terminación de las Unidades Funcionales 1, 3 y 6, y deberá adelantarse de acuerdo con lo dispuesto en la Sección 3.2 de la Parte General y lo establecido en esta Sección:
- (i) A partir de la suscripción del Acta de Inicio, el Concesionario tendrá un plazo máximo de (180) días para instalar y comenzar a operar las Estaciones de Peaje nuevas de Los Manguitos y La Caimanera, indicada en el Apéndice Técnico 1 y para reubicar la Estación de Peaje de Carimagua, la cual continuará siendo operada por el contratista actual del Contrato 250 de 2011 o por quien posteriormente le corresponda.
 - (ii) La Estación de Peaje nueva de San Carlos será instalada por el Concesionario y comenzará a operarse una vez se haya invertido un valor equivalente al cincuenta por ciento (50%) del valor total de las Intervenciones estimadas para la Unidad Funcional en la cual se ubica la

Estación de Peaje nueva de acuerdo con el Apéndice Técnico 1; siempre que para ese momento exista Circulación en dicha Unidad Funcional. Si no existiere Circulación al completarse el cincuenta por ciento (50%) de las Intervenciones, la Estación de Peaje nueva respectiva deberá empezarse a operar tan pronto haya Circulación en la Unidad Funcional correspondiente. El cumplimiento de estas condiciones será verificado por el mutuo acuerdo por las Partes o, en caso de desacuerdo, por el Amigable Componedor.

- (iii) El Recaudo de Peaje derivado de la operación de cada una de las Estaciones de Peaje nuevas hasta la firma del Acta de Terminación de la Unidad Funcional a la que pertenecen –o Acta de Terminación Parcial de Unidad Funcional, según corresponda– no serán contabilizado como parte del VPIP, ya que este recaudo no forma parte de la retribución, dado que el producto del mismo hasta la suscripción de cada Acta de Terminación de Unidad Funcional a la cual esté asociada la respectiva Estación de Peaje será consignada en su totalidad en la Subcuenta Autónoma de Soporte y se manejará de conformidad con lo previsto en las Secciones 3.15(h)(v) de la Parte General.
- (iv) El Recaudo de Peaje del Mes de que trata la Sección 3.6(f)(ii) anterior, deberá ser consignado por el Concesionario cada tercer (3º) Día en la Subcuenta Autónoma de Soporte, hasta la firma del Acta de Terminación de la respectiva Unidad Funcional a la que pertenece.
- (g) Cuando una Estación de Peaje se encuentre comprendida dentro del Contrato 250 de 2011 celebrado entre el INVIAS y ODINSA (en adelante el “Contrato 250/11”), cuyo objeto es: “la concesión para la operación, explotación, organización y gestión total del servicio de recaudo de las Tasas de Peaje en las Estaciones de Peaje y la operación de las Estaciones de pesaje que se encuentran a cargo del INVÍAS”, la entrega de la estación existente se reemplazará por la cesión que hará la ANI al Concesionario de los recaudos que a favor del INVÍAS efectúa actualmente ese tercero, mientras esté vigente el Contrato 250/11, en los mismos términos y plazos allí señalados. Estos recaudos serán recaudos propios de la Concesión de acuerdo con Sección 3.1 a de la Parte General de este Contrato de Concesión.
- (h) La ANI efectuará las gestiones que sean necesarias con el INVÍAS para que (i) El Contrato 250/11 no sea prorrogado en lo que se refiere a las Estaciones de Peaje que hacen parte del Proyecto, más allá del término que se haya estipulado originalmente
- (i) Para todos los efectos señalados en este Contrato de Concesión, para las Estaciones de Peaje que seguirán siendo operadas en virtud del Contrato 250/2011 (que corresponden a las Estaciones de Peaje de Mata de Cafia, La Apartada y San Onofre) el Recaudo de Peaje, mientras esté vigente el Contrato 250/11 corresponderá a aquellas sumas netas que se obtendrán de descontar a los Peajes

386
394

el valor cobrado por el tercero contratista del Contrato 250/11 como contraprestación de sus servicios. El valor cobrado por el tercero contratista del INVIAS es el que se estipula en el Contrato 250/11.

- (j) Una vez vencido el plazo establecido en el Contrato 250/11 o terminado dicho contrato por cualquier causa, se procederá a hacer entrega al Concesionario de las Estaciones de Peaje correspondientes para que el Concesionario las opere y realice directamente el recaudo de los Peajes en los términos de este Contrato. El Concesionario, una vez recibidas estas Estaciones de Peaje deberá adecuarlas de tal forma que cumpla con los mismos estándares de operación de las Casetas de Peaje que construirá el Concesionario.

3.7 Costos de Estructuración

El Concesionario, en caso que este no sea el mismo Originador, deberá la suma de VEINTISEIS MIL CUATROCIENTOS CUATRO MILLONES SEISCIENTOS OCHENTA MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y TRES (\$26.404.680.843) Pesos del Mes de Referencia por concepto de Costos de Estructuración que será cancelado de la siguiente forma:

- (a) Al Originador, CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR S.A., la suma de VEINTE MIL DOSCIENTOS SESENTA Y CUATRO MILLONES QUINIENTOS CUARENTA Y SEIS MIL (\$20.264.546.000) Pesos del Mes de Referencia más IVA que deberá ser cancelada en los siguientes términos, previa presentación de la correspondiente factura por parte de CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR S.A.: (i) setenta por ciento (70%) dentro de los treinta (30) Días siguientes a la suscripción del Contrato y (ii) treinta por ciento (30%) dentro de los treinta (30) Días siguientes a la acreditación del Cierre Financiero. En el caso que la ANI celebre el Contrato de Concesión con el Originador no habrá lugar al pago de la suma prevista en este literal.
- (b) A la ANI o a quien designe expresamente la ANI en los términos que esta defina y sobre lo cual Notifique al Concesionario, la suma de SEIS MIL CIENTO CUARENTA MILLONES CIENTO TREINTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y TRES (\$6.140.134.843) Pesos del Mes de Referencia que deberá ser cancelada en los siguientes términos, previa presentación de la correspondiente factura por parte de la ANI: (i) setenta por ciento (70%) dentro de los treinta (30) Días siguientes a la suscripción del Contrato y (ii) treinta por ciento (30%) dentro de los treinta (30) Días siguientes a la acreditación del Cierre Financiero, correspondiente a parte de los costos de estructuración de GRUPO 4 NORTE contratada por la ANI con Fonade.

3.8 Plazos Estimados de las Fases de la Etapa Preoperativa

[Handwritten signatures and initials]

- (a) Duración estimada de la Fase de Preconstrucción: trescientos sesenta y cinco Días (365) contados desde la Fecha de Inicio.
- (b) Duración estimada de la Fase de Construcción: Mil quinientos veinte Días (1520) contados desde la fecha del Acta de Inicio de la Fase de Construcción.

3.9 Plazo Estimado de la Etapa de Operación y Mantenimiento

La Etapa de Operación y Mantenimiento iniciará con la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional y se extenderá en los términos dispuestos en la Sección 2.4 de la Parte General

- (a) Los Plazos de las UFI 4 y UFI 5 contarán a partir de la fecha efectiva de la entrega de la infraestructura que las componen al Concesionario por parte de la ANI, incluyendo las Estaciones de Peaje y Estaciones de Pesaje, y teniendo en cuenta que:

- (i) El 30 de julio de 2017 es la fecha esperada para la terminación y reversión de los tramos descritos en la Sección 3.5 c), que corresponde a las Unidades Funcionales UFI 4 y UFI 5 del presente Contrato, en virtud a lo previsto en el contrato de concesión No. 008 de 2010, suscrito el 6 de agosto de 2010 y, en consecuencia, una vez suscrita el acta de entrega de esta infraestructura el Concesionario podrá iniciar las actividades de Operación y Mantenimiento correspondientes a dichas Unidades Funcionales 4 y 5.

Una vez entregada la infraestructura a la que se refiere esta Sección 3.8 (c) (i), el Concesionario tendrá derecho a efectuar el Recaudo y a recibir la Retribución a la que haya lugar en los términos establecidos en la Sección 3.1 de la Parte General y según lo dispuesto en la Sección 4.3 de esta Parte Especial.

- (ii) Será por cuenta y riesgo del Concesionario la fecha de entrega de la infraestructura y las Estaciones de Peaje revertidas del contrato de concesión No. 008 de 2010, necesarias para el desarrollo del Proyecto. En consecuencia, el Concesionario asume los efectos desfavorables del riesgo de la entrada de la infraestructura y las Estaciones de Peaje y por ende, acepta que no procederán reclamaciones o indemnizaciones al Concesionario y, consecuentemente, la ANI no hará reconocimiento alguno, ni se entenderá que ofrecerá garantía alguna al Concesionario que permita eliminar o mitigar los efectos causados en la asunción de dicho riesgo.
- (b) La entrega de la infraestructura correspondiente a las Unidades Funcionales 4 y 5 se realizará de conformidad con lo establecido en las resoluciones respectivas expedidas por la ANI y demás actos y documentos aplicables, una

387
395

vez una vez se revertan la infraestructura del contrato 008 de 2010, lo que primero ocurra.

3.10 Obras correspondientes a la Estación de Peaje de Carimagua

- (a) La construcción de las obras asociadas a la reubicación de la Estación de Peaje de Carimagua, se ejecutará con recursos provenientes de la Cuenta Proyecto. Por lo tanto, corresponderá al Contratista, asumir los costos correspondientes a estas obras, con cargo a esta Cuenta.
- (b) Los efectos favorables o desfavorables derivados de las intervenciones por las obras correspondientes a la Estación de Peaje de Carimagua descritas en el Apéndice Técnico 1, serán a cargo del Concesionario.

CAPÍTULO IV ASPECTOS ECONÓMICOS DEL CONTRATO

4.1 Porcentaje de Participación de las Unidades Funcionales

Como se describe en Apéndice Técnico 1, el Proyecto está dividido en 8 Unidades Funcionales, a las cuales se les asigna el siguiente porcentaje de participación en el Proyecto, para efectos de lo establecido en las Secciones 3.10 (e), 3.15 (h) (ii). (1), 3.15 (h) (viii), 18.3 (d) de la Parte General y del cálculo de la Retribución para cada Unidad Funcional:

Recaudo de Peajes

UNIDAD FUNCIONAL	PARTICIPACIÓN
Unidad Funcional 1	15,33%
Unidad Funcional 2	10,18%
Unidad Funcional 3	10,56%
Unidad Funcional 4	7,67%
Unidad Funcional 5	8,76%
Unidad Funcional 6	15,52%
Unidad Funcional 7	14,43%
Unidad Funcional 8	17,56%
TOTAL	100,00%

4.2 Estructura Tarifaria

- (a) Para efectos de lo dispuesto en la Sección 1.140 de la Parte General, y de acuerdo con lo establecido por la Resolución No. 1884 de 17 de Junio de 2015 y la Resolución No 982 de 16 de abril de 2015, la estructura tarifaria que regirá el Proyecto:

[Handwritten signatures and initials]

Tarifas al usuario para los peajes de la Apartada, Los Manguitos, San Onofre, Los Cedros y Purgatorio:

CATEGORÍAS	CATEGORÍA INVIAS	TARIFAS (Pesos del 1 de enero de 2014)
Automóviles, camperos y camionetas	Categoría 1	9.900
Buses	Categoría 2	14.700
Camiones pequeños de dos ejes	Categoría 3	14.700
Camiones grandes de dos ejes	Categoría 4	14.700
Camiones de tres ejes	Categoría 5	26.700
Camiones de cuatro ejes	Categoría 5	26.700
Camiones de cinco ejes	Categoría 6	42.800
Camiones de seis ejes	Categoría 7	49.300

Estas tarifas no incluyen el monto correspondiente al Fondo de Seguridad Vial

Tarifas al usuario para los peajes Mata de Caña, San Carlos y La Caimanera:

CATEGORÍAS	CATEGORÍA INVIAS	TARIFAS (Pesos del 1 de enero de 2014)
Automóviles, camperos y camionetas	Categoría 1	9.600
Buses	Categoría 2	14.300
Camiones pequeños de dos ejes	Categoría 3	14.300
Camiones grandes de dos ejes	Categoría 4	14.300
Camiones de tres ejes	Categoría 5	15.400
Camiones de cuatro ejes	Categoría 5	15.400
Camiones de cinco ejes	Categoría 6	22.400
Camiones de seis ejes	Categoría 7	22.500

Estas tarifas no incluyen el monto correspondiente al Fondo de Seguridad Vial.

Tarifas al usuario para el peaje de Carimagua:

CATEGORÍAS	CATEGORÍA INVIAS	TARIFAS (Pesos del 1 de enero de 2015)
Automóviles, camperos y camionetas	Categoría 1	10.200
Buses	Categoría 2	15.100
Camiones pequeños de dos ejes	Categoría 3	15.100
Camiones grandes de dos ejes	Categoría 4	15.100
Camiones de tres ejes	Categoría 5	27.500
Camiones de cuatro ejes	Categoría 5	27.500
Camiones de cinco ejes	Categoría 6	44.000
Camiones de seis ejes	Categoría 7	50.700

Estas tarifas no incluyen el monto correspondiente al Fondo de Seguridad Vial.

- (b) A continuación se presentan las tarifas iniciales de estos peajes, expresadas en pesos de Mes de Referencia:

386
296

Tarifas al usuario para los peajes de la Apartada, Los Manguitos, San Onofre, Los Cedros y Purgatorio:

CATEGORÍAS	CATEGORÍA INVIAS	TARIFAS (Pesos del 1 de enero de 2014)
Automóviles, camperos y camionetas	Categoría 1	9.900
Buses	Categoría 2	14.700
Camiones pequeños de dos ejes	Categoría 3	14.700
Camiones grandes de dos ejes	Categoría 4	14.700
Camiones de tres ejes	Categoría 5	26.700
Camiones de cuatro ejes	Categoría 5	26.700
Camiones de cinco ejes	Categoría 6	42.800
Camiones de seis ejes	Categoría 7	49.300

Estas tarifas no incluyen el monto correspondiente al Fondo de Seguridad Vial.

Tarifas al usuario para los peajes Mata de Caña, San Carlos y La Caimanera:

CATEGORÍAS	CATEGORÍA INVIAS	TARIFAS (Pesos del 1 de enero de 2014)
Automóviles, camperos y camionetas	Categoría 1	9.600
Buses	Categoría 2	14.300
Camiones pequeños de dos ejes	Categoría 3	14.300
Camiones grandes de dos ejes	Categoría 4	14.300
Camiones de tres ejes	Categoría 5	15.400
Camiones de cuatro ejes	Categoría 5	15.400
Camiones de cinco ejes	Categoría 6	22.400
Camiones de seis ejes	Categoría 7	22.500

Estas tarifas no incluyen el monto correspondiente al Fondo de Seguridad Vial.

Tarifas al usuario para el peaje de Carimagua:

CATEGORÍAS	CATEGORÍA INVIAS	TARIFAS (Pesos del 1 de enero de 2014)
Automóviles, camperos y camionetas	Categoría 1	9.900
Buses	Categoría 2	14.700
Camiones pequeños de dos ejes	Categoría 3	14.700
Camiones grandes de dos ejes	Categoría 4	14.700
Camiones de tres ejes	Categoría 5	26.700
Camiones de cuatro ejes	Categoría 5	26.700
Camiones de cinco ejes	Categoría 6	42.800
Camiones de seis ejes	Categoría 7	49.300

Estas tarifas no incluyen el monto correspondiente al Fondo de Seguridad Vial.

Considerando que la entrada en operación de las nuevas casetas asociadas a las Unidades Funcionales 3 y 6 programadas para 24 y 48 Meses después de la firma del Acta de Inicio, puede no coincidir con el inicio del año calendario, para la primera actualización de las tarifas señaladas en el literal anterior, se aplicará lo establecido en los literales c) y d) de este numeral. Para el caso de la segunda y posteriores actualizaciones, de estas tarifas, aplicara lo establecido en el literal e) y f), del presente numeral.

Handwritten signatures and initials in the bottom right corner of the page.

- (c) La actualización de las tarifas para el inicio del cobro de esta nueva estructura tarifaria se llevará a cabo aplicando la siguiente fórmula:

$$TarifaSR_t = Tarifa_r * \left(\frac{IPC_{t-1}}{IPC_r} \right)$$

<i>TarifaSR_t</i>	Para cada categoría de vehículos y cada Estación de Peaje es el valor de la Tarifa actualizada en Pesos corrientes del año t, sin el redondeo a la centena
<i>Tarifa_r</i>	Valor de la tarifa expresada en pesos constantes del Mes de Referencia, establecida en la Sección 4.2 (b)
<i>IPC_{t-1}</i>	IPC del año inmediatamente anterior al año en que se firma el Acta del Orden de Inicio
<i>IPC_r</i>	IPC del Mes de Referencia

- (d) Una vez se establezca la *TarifaSR_t* sin el redondeo a la centena, para el cálculo de la tarifa a cobrar al usuario para cada categoría de vehículos y cada Estación de Peaje, se le adicionará la tasa correspondiente al Fondo de Seguridad Vial de acuerdo con la Resolución Vigente y se redondeará a la centena más cercana de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$TarifaUsuario_t = Redondeo 100 * (TarifaSR_t + FSV_t)$$

Donde,

<i>TarifaUsuario_t</i>	Para cada categoría de vehículos y cada Estación de Peaje es el valor de la tarifa a pagar por el Usuario para el año t
<i>TarifaSR_t</i>	Para cada categoría de vehículos y cada Estación de Peaje es el valor de la Tarifa actualizada en Pesos corrientes del año t, sin el redondeo a la centena
<i>FSV_t</i>	Es el valor del aporte al Fondo de Seguridad Vial para el año t vigente al momento del cálculo, expresado en pesos corrientes del año t
<i>Redondeo 100</i>	Función que redondea un número al múltiplo de 100 más cercano. Redondea hacia la centena superior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es mayor o igual a cincuenta (50). Redondea hacia la centena inferior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es menor que cincuenta (50)

- (e) Para los años siguientes las tarifas serán actualizadas el dieciséis (16) de enero de cada año de acuerdo con la siguiente fórmula

389
397

$$TarifaSR_t = Tarifa_{t-1} * \left(\frac{IPC_{t-1}}{IPC_{t-2}} \right)$$

Dónde:

<i>TarifaSR_t</i>	Para cada categoría de vehículos y cada Estación de Peaje es el valor de la Tarifa actualizada en Pesos corrientes del año <i>t</i> , sin el redondeo a la centena
<i>Tarifa_{t-1}</i>	Corresponde a la tarifa cobrada al usuario del periodo inmediatamente anterior restándole la tarifa del Fondo de Seguridad Vial (FSV) o cualquier sobretasa o similar que tenga destinación diferente al Proyecto, cobrada del año inmediatamente anterior
<i>IPC_{t-1}</i>	IPC de Diciembre del año inmediatamente anterior al año <i>t</i> de actualización
<i>IPC_{t-2}</i>	IPC de Diciembre del año inmediatamente anterior al año <i>t-1</i>

- (f) Para el cálculo de la tarifa a cobrar al usuario para cada categoría de vehículos en la Estación de Peaje, se aplicará la fórmula establecida en la sección 4.2(d).

4.3 Cálculo de la Retribución

- (a) La retribución total será la suma de las retribuciones de las Unidades Funcionales.
- (b) El cálculo de la Retribución por Unidad Funcional para cada Mes será efectuado de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$R_h^u = Peajes_h^u + EC_h^u - D_h$$

Donde,

<i>R_h^u</i>	Retribución correspondiente a la Unidad Funcional <i>u</i> en el Mes <i>h</i>
<i>Peajes_h^u</i>	$Peajes_h^u = PeajesE_h^u * IC_h^u$ Donde, <i>PeajesE_h^u</i> = Recaudo de Peaje correspondiente al Mes <i>h</i> consignado en la subcuenta de la Unidad Funcional <i>u</i> (de la Subcuenta Recaudo de Peaje) más los rendimientos existentes en dicha subcuenta. En los Meses en los que no haya Recaudo de Peaje el valor será cero (0). En caso de que el Mes <i>h</i> corresponda al primer periodo de cálculo de la Retribución, posterior al Acta de Terminación de la Unidad Funcional <i>u</i> , este valor corresponderá al monto acumulado del Recaudo de Peaje consignado en la subcuenta de la Unidad Funcional <i>u</i> (de la Subcuenta Recaudo de Peaje) desde la fecha de Inicio hasta el Mes <i>h</i> junto con los rendimientos existentes en dicha subcuenta.

[Handwritten signatures and initials]

	IC_h^u = Es el Índice de Cumplimiento de la Unidad Funcional u medido para el Mes h .
EC_h^u	$EC_h^u = ECE_h^u * IC_h^u$ Donde, ECE_h^u = Ingresos por Explotación Comercial correspondientes al Mes h consignado en la subcuenta de la Unidad Funcional u (de la Subcuenta Ingresos por Explotación Comercial) más los rendimientos existentes en dicha subcuenta. En los Meses en los que no haya Ingresos por Explotación Comercial, el valor será cero (0). En caso de que el Mes h corresponda al primer periodo de cálculo de la Retribución, posterior al Acta de Terminación de la Unidad Funcional u , este valor corresponderá al monto acumulado de los Ingresos por Explotación Comercial consignado en la subcuenta de la Unidad Funcional u (de la Subcuenta Ingresos por Explotación Comercial) desde la fecha de Inicio hasta el Mes h junto con los rendimientos existentes en dicha subcuenta. IC_h^u = Es el Índice de Cumplimiento de la Unidad Funcional u medido para el Mes h
D_h	Cualquier Descuento pendiente de efectuar para el Mes h
h	Variable contador de Meses. Inicia en el Mes correspondiente a la fecha de suscripción del Contrato de Concesión

- (c) La Deducción máxima permitida en el Mes h corresponderá al diez por ciento [10%] del valor de la Retribución en dicho Mes que se hubiere generado de no haberse aplicado el Índice de Cumplimiento correspondiente.

Las Deducciones que no se efectúen en un periodo como consecuencia de la Deducción máxima a que se refiere este literal se realizarán en el siguiente periodo.

- (d) Límite de Deducciones. El límite de Deducciones se alcanzará en los siguientes eventos:
- (i) Cuando el valor acumulado de la Retribución durante treinta y seis (36) Meses consecutivos –calculado sin aplicar la estipulación sobre Deducción máxima mensual a la que se refiere la Sección 4.3(c) anterior, hubiera sido inferior al noventa y ocho punto dos por ciento (98,2 %) del acumulado de la Retribución que se hubiese causado para el mismo periodo, de no haberse aplicado Deducción alguna.
 - (ii) Cuando, dentro de cualquier lapso consecutivo de sesenta (60) Meses, el Índice de Cumplimiento correspondiente a treinta y seis (36) Meses o más –continuos o discontinuos– haya sido igual o inferior a cero punto noventa y ocho dos (0.982) en cada uno de esos treinta y seis (36) Meses. El promedio ponderado se calculará teniendo en cuenta el Porcentaje de Participación de las Unidades Funcionales definido en la Sección 4.1 de esta Parte Especial para las Unidades Funcionales cuya Acta de Terminación de Unidad Funcional –o Acta de Terminación Parcial de Unidad Funcional, si es del caso– haya sido suscrita. Una vez se haya cumplido el supuesto descrito en esta Sección, se configurará

398

el límite sin que sea necesario el transcurso de la totalidad del lapso de sesenta (60) Meses mencionado.

(e) La fórmula a la que se refiere la Sección 3.1(f)(iv) de la Parte General, es la siguiente:

$$Diferencia_h = (VT - VSC) * \left(\frac{IPC_h}{IPC_a} \right) * (1 + TDI)^{h-a}$$

Donde,

Diferencia _h	Valor de la diferencia a reconocer entre las Partes. Si la diferencia es negativa, la ANI deberá pagar al Concesionario con cargo a la Subcuenta Excedentes ANI. Si la diferencia es positiva, el Concesionario deberá pagar a la ANI
VT	Valor de la Retribución calculado por el Interventor antes de la solución de la controversia
VSC	Valor de la Retribución efectivamente determinado por el Amigable Compondor o el Tribunal de Arbitramento
IPC _h	IPC del Mes inmediatamente anterior al Mes <i>h</i>
IPC _a	IPC del Mes inmediatamente anterior al Mes <i>a</i>
TDI	Tasa de descuento real de los ingresos expresada en términos efectivos mensuales y que, para efectos de este Proyecto, será la señalada en la Sección 3.4(a) dentro de la Tabla de Referencias del Capítulo 2 de esta Parte Especial
<i>a</i>	Mes en el cual se presenta la controversia respecto a la Retribución del Concesionario.
<i>h</i>	Mes en el cual se soluciona la controversia respecto a la Retribución del Concesionario

4.4 Giros de Equity

El Concesionario deberá girar como mínimo a la Cuenta Proyecto los siguientes valores expresados en Pesos del Mes de Referencia dentro de los plazos que a continuación se establecen:

Giro	Monto Mínimo	Fecha Máxima del Aporte
Giro 1	Dieciséis mil seiscientos cincuenta y tres millones trescientos ochenta y siete mil seiscientos treinta y siete (\$16.653.387.637) Pesos del Mes de Referencia	Al momento de Constitución del Patrimonio Autónomo
Giro 2	Ocho mil novecientos sesenta y siete millones doscientos ocho mil setecientos veintisiete (\$8.967.208.727) Pesos del Mes de Referencia	180 Días desde la Fecha de Inicio

[Handwritten signature]

Giro 3	Seis mil cuatrocientos cinco millones ciento cuarenta y nueve mil noventa y un (\$6.405.149.091) Pesos del Mes de Referencia	360 Días desde la Fecha de Inicio
Giro 4	Cuarenta y dos mil doscientos sesenta y un millones novecientos cincuenta y ocho mil ochocientos dieciséis (\$42.261.958.816) Pesos del Mes de Referencia	540 Días desde la Fecha de Inicio
Giro 5	Cuarenta y dos mil doscientos sesenta y un millones novecientos cincuenta y ocho mil ochocientos dieciséis (\$42.261.958.816) Pesos del Mes de Referencia	720 Días desde la Fecha de Inicio
Giro 6	Treinta y tres mil cuarenta y seis millones seiscientos noventa y seis mil ciento ochenta y un (\$33.046.696.181) Pesos del Mes de Referencia	900 Días desde la Fecha de Inicio
Giro 7	Treinta y tres mil cuarenta y seis millones seiscientos noventa y seis mil ciento ochenta y un (\$33.046.696.181) Pesos del Mes de Referencia	1080 Días desde la Fecha de Inicio
Giro 8	Treinta mil cuatrocientos treinta millones seiscientos sesenta mil quinientos setenta y nueve (\$30.430.660.579) Pesos del Mes de Referencia	1260 Días desde la Fecha de Inicio
Giro 9	Treinta mil cuatrocientos treinta millones seiscientos sesenta mil quinientos setenta y nueve (\$30.430.660.579) Pesos del Mes de Referencia	1440 Días desde la Fecha de Inicio
Giro 10	Treinta y tres mil doscientos noventa y nueve millones novecientos sesenta y cinco mil novecientos doce (\$33.299.965.912) Pesos del Mes de Referencia	1620 Días desde la Fecha de Inicio
Giro 11	Treinta y tres mil doscientos noventa y nueve millones novecientos sesenta y cinco mil novecientos doce (\$33.299.965.912) Pesos del Mes de Referencia	1800 Días desde la Fecha de Inicio
Total	Trescientos diez mil ciento cuatro millones trescientos ocho mil cuatrocientos treinta (\$310.104.308.430) Pesos del Mes de Referencia	

Las fechas máximas y montos mínimos de los Giros 3 al 11 indicados en la tabla anterior podrán ser modificados, siempre que: i) dicho cambio sea autorizado expresamente por los Prestamistas, ii) se acredite tal autorización expresa en los documentos del Cierre Financiero, y iii) la suma de los montos mínimos de los Giros modificados –expresados en Pesos del Mes de Referencia- sea igual o mayor al 70% de la suma total de los Giros establecidos en esta Parte Especial.

4.5 Fondeo de Subcuentas del Patrimonio Autónomo.

(a) Subcuenta Predios

299
3991

El Valor Estimado de Predios y Compensaciones que el Concesionario deberá aportar a la Subcuenta Predios corresponde a la suma de OCHENTA Y CUATRO MIL DOSCIENTOS TREINTA Y UN MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL SEISCIENTOS DIEZ (\$84.231.485.610) Pesos del Mes de Referencia los cuales deberán estar disponibles en la Subcuenta Predios según se establece a continuación:

Aporte	Monto Mínimo	Fecha Máxima del Aporte
Aporte 1	Seis mil ochocientos tres millones novecientos sesenta y tres mil quinientos setenta y seis (\$6.803.963.576) Pesos del Mes de Referencia	Al momento de Constitución del Patrimonio Autónomo
Aporte 2	Seis mil ochocientos tres millones novecientos sesenta y tres mil quinientos setenta y seis (\$6.803.963.576) Pesos del Mes de Referencia	180 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 3	Nueve mil setenta y un millones novecientos cincuenta y un mil cuatrocientos treinta y cinco (\$9.071.951.435) Pesos del Mes de Referencia	360 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 4	Once mil trescientos treinta y nueve millones novecientos treinta y nueve mil doscientos noventa y cuatro (\$11.339.939.294) Pesos del Mes de Referencia	540 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 5	Once mil trescientos treinta y nueve millones novecientos treinta y nueve mil doscientos noventa y cuatro (\$11.339.939.294) Pesos del Mes de Referencia	720 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 6	Once mil seiscientos cincuenta y un millones ochocientos ochenta y tres mil ciento cincuenta y seis (\$11.651.883.156) Pesos del Mes de Referencia	900 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 7	Once mil seiscientos cincuenta y un millones ochocientos ochenta y tres mil ciento cincuenta y seis (\$11.651.883.156) Pesos del Mes de Referencia	1080 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 8	Siete mil setecientos ochenta y tres millones novecientos ochenta y un mil sesenta y dos (\$7.783.981.062) Pesos del Mes de Referencia	1260 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 9	Siete mil setecientos ochenta y tres millones novecientos ochenta y un mil sesenta y dos (\$7.783.981.062) Pesos del Mes de Referencia	1440 Días desde la Fecha de Inicio
Total	Ochenta y cuatro mil doscientos treinta y un millones cuatrocientos ochenta y cinco mil seiscientos diez (\$84.231.485.610) Pesos del Mes de Referencia	

(i) Dentro de los doscientos diez (210) días siguientes a la Fecha de Inicio, el Concesionario deberá presentar el Plan de Adquisición de Predios, donde se detalle el Cronograma de Adquisición de Predios necesarios para la ejecución de las obras.

(ii) La adquisición de los predios requeridos para las actividades de depósito de materiales o para la explotación de canteras y materiales pétreos no podrá realizarse

[Handwritten signature and initials]

con los recursos de la Subcuenta Predial. Así mismo, estos predios no harán parte de los bienes de la concesión objeto de la Etapa de Reversión

(b) Subcuenta Compensaciones Ambientales

El Valor Estimado de Compensaciones Ambientales que el Concesionario deberá aportar a la Subcuenta Compensaciones Ambientales corresponde a la suma de ONCE MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y UN MILLONES QUINIENTOS OCHENTA Y DOS MIL TRESCIENTOS TRECE (\$11.951.582.313) Pesos del Mes de Referencia, los cuales deberán estar disponibles en la Subcuenta Compensaciones Ambientales según se establece a continuación:

Aporte	Monto Mínimo	Fecha Máxima del Aporte
Aporte 1	Doscientos veintiún millones cuatrocientos ochenta y cinco mil doscientos ochenta y cinco (\$221.485.285) Pesos del Mes de Referencia	Al momento de Constitución del Patrimonio Autónomo
Aporte 2	Doscientos veintiún millones cuatrocientos ochenta y cinco mil doscientos ochenta y cinco (\$221.485.285) Pesos del Mes de Referencia	90 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 3	Doscientos noventa y cinco millones trescientos trece mil setecientos catorce (\$295.313.714) Pesos del Mes de Referencia	180 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 4	Dos mil quinientos siete millones cuatrocientos cincuenta y tres mil novecientos cincuenta y cinco (\$2.507.453.955) Pesos del Mes de Referencia	360 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 5	Dos mil quinientos siete millones cuatrocientos cincuenta y tres mil novecientos cincuenta y cinco (\$2.507.453.955) Pesos del Mes de Referencia	540 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 6	Mil quinientos sesenta y un millones doscientos ochenta y cuatro mil cuatrocientos sesenta y cuatro (\$1.561.284.464) Pesos del Mes de Referencia	720 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 7	Mil quinientos sesenta y un millones doscientos ochenta y cuatro mil cuatrocientos sesenta y cuatro (\$1.561.284.464) Pesos del Mes de Referencia	900 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 8	Ochocientos noventa y seis millones novecientos siete mil doscientos setenta y tres (\$896.907.273) Pesos del Mes de Referencia	1080 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 9	Ochocientos noventa y seis millones novecientos siete mil doscientos setenta y tres (\$896.907.273) Pesos del Mes de Referencia	1260 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 9	Mil doscientos ochenta y dos millones seis mil seiscientos cuarenta y cuatro (\$1.282.006.644) Pesos del Mes de Referencia	1440 Días desde la Fecha de Inicio
Total	Once mil novecientos cincuenta y un millones quinientos ochenta y dos mil trescientos trece (\$11.951.582.313) Pesos del Mes de Referencia	

(c) Subcuenta Redes

392
400

El Valor Estimado de Redes que el Concesionario deberá aportar a la Subcuenta Redes corresponde a la suma de TREINTA Y SIETE MIL OCHENTA Y TRES MILLONES OCHOCIENTOS NOVENTA Y UN MIL NOVECIENTOS SETENTA Y TRES (\$37.083.891.973) Pesos del Mes de Referencia, los cuales deberán estar disponibles en la Subcuenta Redes según se establece a continuación:

Aporte	Monto Mínimo	Fecha Máxima del Aporte
Aporte 1		Al momento de Constitución del Patrimonio Autónomo
Aporte 2	-	90 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 3	-	180 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 4	Once mil doscientos noventa y tres millones doscientos cincuenta y ocho mil quinientos cincuenta (\$11.293.258.550) Pesos del Mes de Referencia	360 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 5	Once mil doscientos noventa y tres millones doscientos cincuenta y ocho mil quinientos cincuenta (\$11.293.258.550) Pesos del Mes de Referencia	540 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 6	Dos mil seiscientos trece millones cuatrocientos veintiocho mil dieciocho (\$2.613.428.018) Pesos del Mes de Referencia	720 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 7	Dos mil seiscientos trece millones cuatrocientos veintiocho mil dieciocho (\$2.613.428.018) Pesos del Mes de Referencia	900 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 8	Dos mil cuatrocientos treinta y ocho millones cuatrocientos noventa y siete mil cuatrocientos treinta y nueve (\$2.438.497.439) Pesos del Mes de Referencia	1080 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 9	Dos mil cuatrocientos treinta y ocho millones cuatrocientos noventa y siete mil cuatrocientos treinta y nueve (\$2.438.497.439) Pesos del Mes de Referencia	1260 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 10	Cuatro mil trescientos noventa y tres millones quinientos veintitrés mil novecientos cincuenta y nueve (\$4.393.523.959) Pesos del Mes de Referencia	1440 Días desde la Fecha de Inicio
Total	Treinta y siete mil ochenta y tres millones ochocientos noventa y un mil novecientos setenta y tres (\$37.083.891.973) Pesos del Mes de Referencia	

(d) Subcuenta Interventoría y Supervisión

Durante la vigencia del contrato y como parte de las obligaciones a su cargo, el Concesionario deberá efectuar los aportes que a continuación se expresan en Pesos del Mes de Referencia, a la Subcuenta Interventoría y Supervisión.

20

Aporte	Monto Mínimo	Fecha Máxima del Aporte
Aporte 1	Mil ochocientos ochenta y cuatro millones trescientos cuatro mil novecientos un (\$1.884.304.901) Pesos del Mes de Referencia	Al momento de Constitución del Patrimonio Autónomo
Aporte 2	Mil ochocientos ochenta y cuatro millones trescientos cuatro mil novecientos un (\$1.884.304.901) Pesos del Mes de Referencia	180 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 3	Dos mil quinientos doce millones cuatrocientos seis mil quinientos treinta y cinco (\$2.512.406.535) Pesos del Mes de Referencia	360 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 4	Cuatro mil ciento doce millones diez mil cuatrocientos cincuenta y dos (\$4.112.010.452) Pesos del Mes de Referencia	540 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 5	Cuatro mil ciento doce millones diez mil cuatrocientos cincuenta y dos (\$4.112.010.452) Pesos del Mes de Referencia	720 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 6	Cuatro mil ciento doce millones diez mil cuatrocientos cincuenta y dos (\$4.112.010.452) Pesos del Mes de Referencia	900 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 7	Cuatro mil ciento doce millones diez mil cuatrocientos cincuenta y dos (\$4.112.010.452) Pesos del Mes de Referencia	1080 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 8	Cuatro mil ciento doce millones diez mil cuatrocientos cincuenta y dos (\$4.112.010.452) Pesos del Mes de Referencia	1260 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 9	Cuatro mil ciento doce millones diez mil cuatrocientos cincuenta y dos (\$4.112.010.452) Pesos del Mes de Referencia	1440 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 10	Ocho mil doscientos veinticuatro millones veinte mil novecientos tres (\$8.224.020.903) Pesos del Mes de Referencia	1800 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 11	Dos mil ochocientos treinta y seis millones ochocientos cincuenta y seis mil ochocientos veinte (\$2.836.856.820) Pesos del Mes de Referencia	2160 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 12	Dos mil ochocientos treinta y seis millones ochocientos cincuenta y seis mil ochocientos veinte (\$2.836.856.820) Pesos del Mes de Referencia	2520 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 13	Dos mil ochocientos treinta y seis millones ochocientos cincuenta y seis mil ochocientos veinte (\$2.836.856.820) Pesos del Mes de Referencia	2880 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 14	Dos mil ochocientos treinta y seis millones ochocientos cincuenta y seis mil ochocientos veinte (\$2.836.856.820) Pesos del Mes de Referencia	3240 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 15	Dos mil ochocientos treinta y seis millones ochocientos cincuenta y seis mil ochocientos veinte (\$2.836.856.820) Pesos del Mes de Referencia	3600 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 16	Dos mil ochocientos treinta y seis millones ochocientos cincuenta y seis mil ochocientos veinte (\$2.836.856.820) Pesos del Mes de Referencia	3960 Días desde la Fecha de Inicio
Aporte 17	Dos mil ochocientos treinta y seis millones ochocientos cincuenta y seis mil ochocientos veinte (\$2.836.856.820) Pesos del Mes de Referencia	4320 Días desde la Fecha de Inicio