



Para contestar cite:
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Rad Salida No. 2020-701-005456-1
Fecha: 19/02/2020 18:35:04->701
DEM: JUZGADO TREINTA Y OCHO ADMINISTRATIVO
Anexos: 59 folios y 1 CD



Bogotá D.C.

Doctor

ASDRÚBAL CORREDOR VILLATE

Juez 38 Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá – Sección Tercera

Complejo Judicial el CAN. Carrera 57 No. 43 – 91.

Ciudad

E. S. D.

Ref.:	Medio de Control:	REPARACIÓN DIRECTA
	Radicado:	11001-33-36-038-2019-00145-00
	Demandantes:	<u>Mónica Anyiber Peña Roa y otros.</u>
	Demandados:	Agencia Nacional de Infraestructura ANI y otros.
	Asunto:	CONTESTACIÓN DE DEMANDA

OFICINA DE APOYO
 JUZGADOS ADMINISTRATIVOS
 2020 FEB 20 PM 7:35
 CORRESPONDENCIA RECIBIDA

236000

CAMILO ALBERTO MEDINA PARRA, identificado civil y profesionalmente como aparece al pie de mi firma, actuando como apoderado especial de la Agencia Nacional de Infraestructura, según poder adjunto al presente escrito, respetuosamente comparezco ante su Despacho con el fin de contestar oportunamente la demanda promovida a través del medio de control de reparación directa por MÓNICA ANYIBER PEÑA ROA Y OTROS, cuya última notificación fue recibida el día 12 de diciembre de 2019 en el buzón judicial de la entidad, dentro del término que señala el artículo 172 y 199 de la ley 1437 de 2011¹, de la siguiente forma:

I. RESPECTO DE LA DEMANDADA QUE CONTESTA

Se trata de la Agencia Nacional de Infraestructura, Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, perteneciente al 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, según reza el Decreto 4165 de 3 de noviembre de 2011,

¹ Para el efecto, es menester tener en cuenta que los días 4 y 17 de diciembre del presente año no hubo servicio en el Despacho por cese de actividades programado por la Rama Judicial, a fin de dar cumplimiento a lo establecido en el inciso final del artículo 118 del C.G.P.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

representada legalmente por el Señor Presidente, Dr. Manuel Felipe Gutiérrez Torres, quien ha encargado al Dr. Andrés Mauricio Ortiz Maya la representación judicial de la entidad, quien a su vez me ha conferido poder para actuar en el presente asunto.

II. RESPECTO DE LAS PRETENSIONES

Desde ahora señalo que me opongo a la prosperidad de todas y cada una de las peticiones elevadas por la parte actora, al considerar que las mismas carecen de fundamento jurídico, fáctico y probatorio que permita concluir que en el presente caso mi representada sea responsable por los perjuicios extrapatrimoniales reclamados por los actores. Lo anterior, de conformidad con los argumentos que desarrollaré a lo largo del presente contradictorio para establecer la posición de la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI dentro del litigio, y las excepciones que se proponen en las líneas que siguen, las cuales enumero sucintamente a continuación:

Excepciones Previas:

- (i) Existe falta de legitimación en la causa por pasiva de la Entidad a la que represento, por cuanto la sociedad Concesión Transversal del Sisga S.A.S. es quien tiene a su cargo el proyecto de infraestructura vial denominado Transversal del Sisga el Secreto, de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión No. 009 de 2015.

Excepciones de Mérito:

- (i) Inexistencia de falla del servicio.
- (ii) Subsidiariamente, se presenta el rompimiento del nexo causal por la concurrencia del hecho de un tercero.
- (iii) Excepción genérica.

III. RESPECTO DE LOS HECHOS NARRADOS POR LA PARTE ACTORA

Frente a los hechos expuestos en la demanda, se indica lo siguiente:

- **Respecto al hecho Primero:** De su contenido se desprenden tres situaciones fácticas totalmente diferentes. Frente a los dos primeros, es decir, la pérdida de la vida de la persona



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

mencionada y la ubicación que tenía en el vehículo de placas ZGA-660, **me atengo a lo probado en el expediente.**

Frente a la causa del accidente señalada, me permito señalar que ello **NO ES CIERTO**, dado que la causa eficiente del accidente obedeció a la invasión de carril por otro vehículo, pues ello conllevó a que el conductor del rodante en el que transitaba la víctima perdiera el control del mismo.

- **Respecto al hecho Segundo:** Al igual que ocurrió con la contestación al hecho anterior, en su contenido existen varias situaciones fácticas acumuladas en una sola narrativa. Al respecto, esta defensa se permite manifestar que se atiene a lo probado en el expediente respecto a lo que se afirmó contenido en el informe policial del accidente de tránsito, **SALVO** respecto a que la autoridad de tránsito que levantó el informe haya indicado que la causa del lamentable suceso haya sido la caída de la bancada, lo cual **NO ES CIERTO**, pues de acuerdo a la normatividad que rige esa actuación, los funcionarios encargados de levantar dicho reporte no son competentes para indicar la causa del accidente, sino una hipótesis, lo cual resulta muy diferente a lo que pretende mostrar la parte demandante, pues, mientras lo primero será objeto de análisis en el presente proceso, lo segundo corresponde a una teoría, que puede ser ratificada o desvirtuada en virtud al ejercicio del derecho de defensa y contradicción.

Además, omite la parte demandante que ese mismo informe señaló también como hipótesis la participación de otro vehículo, que hizo perder el control al rodante afectado, y que su fuente provino de personas que presenciaron directamente el accidente.

- **Respecto a los hechos Tercero y Cuarto: Me atengo a lo probado en el expediente.**

- **Respecto al hecho Quinto: NO ES CIERTO.** Además que se mezcla un hecho con elementos probatorios que aún no han sido objeto de contradicción, se pone en énfasis que la zona contaba con señalización que limitaba la velocidad a 10 km/h, advertía expresamente la caída de la bancada, y aquella estaba rodeada de barreras plásticas, sumado a que esa zona estaba debidamente delimitada de tal forma que permitía informar en debida forma a los conductores que debían transitar con precaución en el lugar. Por otra parte, es menester poner de presente desde este instante que la parte demandante hace referencia a un dictamen pericial que fue elaborado el 9 de mayo de 2018, es decir, más de un año después de la ocurrencia del siniestro, y sin que tuviera en cuenta fuente alguna que identificara las señales echadas de menos por los promotores de la demanda.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S

CBRAD_S

Fecha: CCF_RAD_S

Finalmente, es necesario agregar que ni el informe policial del accidente de tránsito ni el informe de investigación de campo indican que la zona no contara con señalización, por lo cual resulta infundada la aseveración de la activa dirigida en ese sentido.

- **Respecto al hecho Sexto:** Pese a que la parte demandante acumuló hechos, alegatos y transcripciones en este punto, me permito hacer el pronunciamiento respectivo separado por los párrafos que lo componen:

- **Párrafo 1: Me atengo a lo probado en el expediente.**
- **Párrafos 2 y 3: NO SON HECHOS**, sino descripciones de una prueba aportada por la parte demandante, cuyo pronunciamiento sobre los puntos resaltados, según las reglas procesales, debe hacerse al momento en que se surta la contradicción, es decir, con su traslado e interrogatorio al profesional que lo elaboró.
- **Párrafo 4: NO ES UN HECHO**, sino un alegato de conclusión emitido por la parte demandante con base en elementos de juicio que aún no han sido objeto de contradicción, y cuyo pronunciamiento puntual es objeto de excepción conforme a los que se indicarán en el acápite respectivo.
- **Párrafo 5:** Contiene dos pronunciamientos distintos, pero **NINGUNO ES UN HECHO**, ya que el primero es una transcripción del dictamen pericial aludido; y el segundo es un alegato. Al respecto, es menester reiterar que esos aspectos, según las reglas procesales, son objeto de pronunciamiento al momento de la contradicción de la prueba y en el término para alegar de conclusión, con base en las pruebas practicadas y la fijación del litigio.
- **Párrafos 6 en adelante: NO SON HECHOS**, sino descripciones de una prueba aportada por la parte demandante, cuyo pronunciamiento sobre los puntos resaltados, según las reglas procesales, debe hacerse al momento en que se surta la contradicción, es decir, con su traslado e interrogatorio al profesional que lo elaboró.

- **Respecto al hecho Séptimo: Me atengo a lo probado en el expediente.**

CONTESTACIÓN AL ACÁPITE "HECHOS Y OMISIONES DE LAS DEMANDAS" (sic)

- **Respecto al hecho Primero:** En atención a que en aquel no hay un solo hecho, sino varios pronunciamientos con sentidos diferentes, me permito realizar el pronunciamiento en orden de los párrafos que compone este aparte:

- **Párrafo 1:** Su contenido está compuesto de cuatro puntos diferentes, que son, en su orden, los siguientes: 1.- Características de la vía; 2.- Quién está a cargo de la vía; 3.- Estado de la vía; y 4.- Entidades a cargo de las obligaciones señaladas: Frente al



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: CCRAD_S

CBRAD_S

Fecha: CCF_RAD_S

- primero, **me atengo a lo probado en el expediente**; al segundo, me permito señalar que **NO ES CIERTO**, pues el tramo vial señalado se encuentra a cargo exclusivo de la sociedad Concesión Transversal del Sisga S.A.S., en virtud al contrato de concesión No. 009 de 2015; y al tercero y cuarto me permito indicar que **NO SON CIERTOS**, habida cuenta que la zona, para la fecha de ocurrencia del accidente, se encontraba en estado de transitabilidad con precauciones debidamente advertibles para los conductores, y las obligaciones ahí indicadas son del resorte exclusivo del concesionario, según el contenido del negocio jurídico atrás citado.
- **Párrafo 2:** Contiene tres elementos distintos. Frente al primero, en su orden, me permito indicar que **NO ES CIERTO**, pues las obligaciones que afirmó la parte demandante fueron incumplidas no están a cargo de la ANI, dado que no han sido estipuladas en la ley ni en el contrato de concesión, y, por el contrario, aquellas son del cargo exclusivo de la sociedad Concesión Transversal del Sisga S.A.S. en virtud al contrato de concesión No. 009 de 2015. En lo que respecta al segundo, **NO ES UN HECHO**, sino un alegato de conclusión o juicio de valor efectuado por la activa, por lo que el pronunciamiento sobre ese aspecto será surtido en la proposición de las excepciones de mérito. Finalmente, el tercero **TAMPOCO ES UN HECHO**, sino la transcripción de una norma jurídica.
 - **Párrafo final: NO ES UN HECHO**, sino un alegato de conclusión o juicio de valor efectuado por la activa, por lo que el pronunciamiento sobre ese aspecto será surtido en la proposición de las excepciones de mérito.
- **Respecto al hecho Segundo:** En atención a que en aquel no hay un solo hecho, sino varios pronunciamientos con sentidos diferentes, me permito realizar el pronunciamiento en orden de los párrafos que compone este aparte:
- **Párrafo 1: NO ES CIERTO.** La entidad que represento no ha incumplido obligación alguna a su cargo contenida en la ley ni el contrato de concesión. Además, resulta necesario señalar que la Constitución Política no contempla obligación expresa a cargo de la ANI de realizar mantenimiento o señalización de las vías concesionadas. Además, y sin perjuicio de lo anterior, se pone de presente que la causa eficiente del daño alegado no es la ahí indicada, sino la que se iniciará en líneas posteriores como excepción de mérito.
 - **Párrafo 2: NO ES CIERTO.** Lo anterior en razón a que la ANI ha efectuado el control y vigilancia al contrato de concesión No. 009 de 2015 por conducto de la interventoría, la cual ha efectuado las inspecciones pertinentes y observaciones sobre el tema.
 - **Párrafo 3:** Contiene una combinación de hechos y alegatos, de lo cual me permito indicar frente a los fundamentos fácticos que **NO SON CIERTOS**, pues, se reitera, las obligaciones de adopción de medidas de seguridad vial, mantenimiento y



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

señalización de ese tramo vial se encuentra a cargo exclusivo de la sociedad Concesión Transversal del Sisga S.A.S. en virtud a lo contenido en el contrato de concesión No. 009 de 2015. Además, es menester repetir que las advertencias echadas de menos por los demandantes estaban presentes en la zona, ya que existía señal de precaución por caída de bancada, esta última estaba limitada por una barrera, y había señal reglamentaria que limitaba la velocidad a 10 km/h.

- **Párrafo 4: NO ES CIERTO.** Lo anterior, se itera, se trata de una obligación a cargo del concesionario en virtud del contrato de concesión No. 009 de 2015.
- **Párrafo 5: NO ES CIERTO.** Se repite, la vía contaba con señalización que advertía el riesgo vial, su ubicación en forma perceptible según las características de la vía y la velocidad a la que había que transitar.
- **Párrafo 6: NO ES CIERTO.** Al respecto, se reitera que las prestaciones mencionadas no pueden ser realizadas por la entidad que represento, al no estar habilitada legalmente para ejecutarlas, y, por el contrario, aquellas se encuentran contenidas en el contrato de concesión No. 009 de 2015 a cargo del concesionario. Por otra parte, **NO ME CONSTA** que la causa eficiente del accidente de tránsito sea el ahí mencionado, por lo cual corresponderá a la parte demandante acreditar el nexo de causalidad ahí aludido.
- **Párrafo 7:** De su contenido se desprenden dos pronunciamientos con naturaleza distinta. El primero, que corresponde a un hecho, **NO ES CIERTO**, pues, de acuerdo a lo informado por la interventoría del proyecto y su supervisor, la zona para la época de la ocurrencia de los hechos contaba con señalización que advertía la existencia de la bancada, así como su ubicación; e igualmente prevenía el tránsito de los vehículos al limitar su velocidad a 10 km/h, lo cual converge con los informes técnicos elaborados por la policía judicial, que en ningún momento hicieron alusión a una falta total o parcial de señalización. El segundo **NO ES UN HECHO**, sino una apreciación de la parte demandante.
- **Párrafo 8: NO ES CIERTO.** La entidad que represento ha ejercido el control y vigilancia de la ejecución del contrato de concesión No. 009 de 2015, de forma tal que ha realizado las observaciones correspondientes al concesionario desde antes de la ocurrencia del siniestro.

- **Respecto al hecho Tercero: NO ES UN HECHO.** Se trata de un alegato.

- **Respecto al hecho Cuarto:** Su contenido tiene primero un alegato, lo cual permite deducir que **NO ES UN HECHO**. Después, en la parte que refiere al encargo de la vía, sí es un hecho **PARCIALMENTE CIERTO**, pues si bien está a cargo de la sociedad ahí mencionada en virtud del contrato de concesión No. 009 de 2015, la obligación en mención no se extiende de forma objetiva a la entidad que represento, dado que, según las estipulaciones contractuales allí señaladas y la regulación que rige ese arquetipo contractual, la



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

responsabilidad por una eventual ejecución deficiente corre por cuenta y riesgo propio del concesionario, por lo cual es claro que la parte demandante confunde las disposiciones de este contrato con las del contrato de obra, siendo uno y otro totalmente diferentes en su estructura jurídica y en el régimen de responsabilidad aplicable por la ley y la jurisprudencia dictada sobre la materia.

- **Respecto al hecho Quinto: NO ES UN HECHO.** Se trata de una apreciación sobre un elemento de prueba aportado por la parte demandante, y una valoración que hace con base a ese mismo elemento, pese a que aún no se ha surtido en debida forma su contradicción.

- **Respecto al hecho Sexto: NO ES CIERTO.** Frente al tema, se pone de presente que, en lo concerniente a la entidad que represento, ha efectuado el control y vigilancia al contrato de concesión No. 009 de 2015 por conducto de la interventoría, y producto de ello es que existía para la fecha de ocurrencia del accidente la señalización que advertía la existencia de una parte de la bancada caída, así como su respectiva demarcación y la restricción de conducir en la zona a una velocidad mayor a 10 km/h.

- **Respecto al hecho Séptimo: NO ES UN HECHO,** sino un alegato de parte.

- **Respecto al hecho Octavo: NO ES UN HECHO,** sino un alegato de parte.

IV ASPECTOS PRELIMINARES

Resulta necesario hacer una serie de precisiones preliminares en el *sub exámine*, con el fin de que las conozca el Despacho para que las tenga en cuenta al momento de resolver el asunto. Las cuales paso a exponer en los numerales subsiguientes, así:

1. Respecto de la Agencia Nacional de Infraestructura.

De conformidad con lo establecido en el Decreto 4165 de 2011, por medio del cual el Gobierno Nacional cambió la naturaleza jurídica, cambió de denominación y fijó otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones – INCO, la Agencia Nacional de Infraestructura 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 su objeto y funciones generales fueron definidas en los siguientes términos:

(...)



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

ARTÍCULO 3o. OBJETO. Como consecuencia del cambio de naturaleza, la Agencia Nacional de Infraestructura, tendrá 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.

ARTÍCULO 4o. FUNCIONES GENERALES. Como consecuencia del cambio de naturaleza, son funciones generales de la Agencia Nacional de Infraestructura:

1. Identificar, evaluar la viabilidad y proponer iniciativas de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el desarrollo de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos o relacionados.
2. Planear y elaborar la estructuración, contratación y ejecución de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública y de los servicios conexos o relacionados, que hayan sido previamente identificados por el Ministerio de Transporte o asignados por el Gobierno Nacional.
3. Crear y administrar un banco de proyectos de infraestructura de transporte que sean susceptibles de desarrollarse mediante concesión u otras formas de Asociación Público Privada.
4. Definir metodologías y procedimientos en las etapas de planeación, preadjudicación, adjudicación, postadjudicación y evaluación de proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.
5. Elaborar los estudios para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización y otras modalidades de retribución por el diseño, construcción, operación, explotación, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura relacionada con los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.
6. Elaborar los estudios y adelantar las acciones necesarias para recopilar la información de carácter predial, ambiental y social requerida para una efectiva estructuración y gestión de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.
7. Identificar y proponer, como resultado del análisis de viabilidad técnica, económica, financiera y legal, las modificaciones requeridas a los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo, con la finalidad de asegurar condiciones apropiadas para el desarrollo de los mismos.
8. Realizar directa o indirectamente la estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo, con



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

base en los lineamientos y políticas fijadas por las entidades encargadas de la planeación del sector transporte y por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, (Conpes).

9. Coordinar y gestionar, directa o indirectamente, la obtención de licencias y permisos, la negociación y la adquisición de predios y la realización de las acciones requeridas en el desarrollo de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.

10. Adelantar los procesos de expropiación administrativa o instaurar las acciones judiciales para la expropiación, cuando no sea posible la enajenación voluntaria de los inmuebles requeridos para la ejecución de los proyectos a su cargo.

11. Identificar, analizar y valorar los riesgos de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo e incorporar en todos los contratos de concesión y sus modificaciones las reglas de distribución de riesgos de forma que sea explícita la asunción de riesgos de cada una de las partes.

12. Evaluar y hacer seguimiento a los riesgos contractuales e institucionales y proponer e implementar medidas para su manejo y mitigación.

13. Controlar la evolución de las variables relacionadas con las garantías otorgadas por la Nación durante la vigencia de los contratos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a cargo de la entidad, y calcular y actualizar los pasivos contingentes, si hubiere lugar a ello, para cubrir dichas garantías, de acuerdo con las normas legales vigentes y los lineamientos impartidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

14. Coordinar con el Instituto Nacional de Vías (Invías) y la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil (Aerocivil) la entrega y recibo de las áreas y/o la infraestructura de transporte asociadas a los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.

15. Ejercer las potestades y realizar las acciones y actividades necesarias para garantizar la oportuna e idónea ejecución de los contratos a su cargo y para proteger el interés público, de conformidad con la ley.

16. Supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de la normatividad técnica en los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo, de acuerdo con las condiciones contractuales.

17. Realizar la medición y/o seguimiento de las variables requeridas en cada proyecto para verificar el cumplimiento de los niveles de servicio y demás obligaciones establecidas en los contratos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.

18. Asesorar a las entidades descentralizadas, territorialmente o por servicios y a las entidades nacionales, en la estructuración técnica, legal y financiera de proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada, para lo cual se suscribirán los convenios y contratos que sean necesarios.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

19. Administrar y operar de forma temporal la infraestructura ferroviaria nacional cuando por razones de optimización del servicio esta haya sido desafectada de un contrato de concesión y hasta tanto se entregue a un nuevo concesionario o se disponga su entrega definitiva al Instituto Nacional de Vías (Invías).

20. Adelantar con organismos internacionales o nacionales, de carácter público o privado, gestiones, acuerdos o contratos para el desarrollo de actividades relacionadas con su objeto, tales como la realización de estudios o la estructuración de proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada o la prestación de servicios de consultoría.

21. Las demás funciones que se le asignen de conformidad con lo establecido en la ley. (Subrayado y negrilla fuera de texto)

De la norma trascrita se advierte que dentro de las funciones de la Agencia Nacional de Infraestructura no se encuentra de manera expresa e inequívoca la de ejecutar y adelantar obras de construcción, mantenimiento y/o señalización de las vías concesionadas, pues lo cierto es que la ANI se encarga únicamente de la administración de los contratos de concesión mediante los cuales el Concesionario obtiene una remuneración por la materialización de unos proyectos de infraestructura, con sujeción a las estipulaciones contractuales pactadas.

2. Respecto de los contratos de concesión.

En términos económicos, una concesión es el otorgamiento temporal del derecho de explotación de unos bienes y servicios por parte de una empresa a otra, con el fin de sufragar los costos de una obra o servicio que el concesionario presta al concedente.

En este punto vale la pena destacar que, de conformidad con la normativa vigente, el contrato de Concesión goza de ciertas características que lo diferencian ampliamente de otros Negocios Jurídicos, como podría ser el Contrato de Obra Pública, según está estipulado en la Ley 80 de 1993; el artículo 32² del mismo cuerpo normativo establece que:

*“[s]on contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio **por cuenta y***

² Ley 80 de 1993, Artículo 32 De los Contratos estatales Numeral 4º.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden". (Se subraya y resalta).

Esta particularidad tiene connotaciones trascendentales en lo referente a la responsabilidad que puede generarse en desarrollo de este Contrato público y en las obligaciones que se generan con su suscripción, ya que la distribución del riesgo es muy diferente al común de los contratos en virtud a que, por su naturaleza, la concesión tiene autonomía e independencia en su ejecución y operación.

Por otra parte, **los riesgos de ejecución del objeto son en su mayoría asumidos por el concesionario**. Estos comprenden usualmente aspectos técnicos, financieros y de gestión de la obra. **Como el concesionario se obliga a soportar la mayor parte de los riesgos, se crean incentivos para que obre de manera eficiente e invierta en innovaciones que le permitan reducir sus costos**³.

Es importante advertir que el contrato de concesión de obra pública tiene por objeto en términos generales y de conformidad con el artículo 32 numeral 4 de la ley 80: **(i)** la construcción de una obra pública destinada al uso público o a la prestación de un servicio público y, **(ii)** las actividades necesarias para el adecuado funcionamiento de la obra o para hacerla útil, incluido su mantenimiento durante el término de la concesión.

También se caracteriza por que la **remuneración** del concesionario usualmente se obtiene a partir de la **explotación de la obra**⁴, mediante el cobro de peajes y/o contribución por valorización a los usuarios o beneficiarios de la misma. En el caso de los peajes, la autorización de cobro se extiende regularmente hasta que el contratista recupere la inversión y obtenga la remuneración en los términos pactados. Es de acuerdo con este criterio con que se fija entonces el plazo del contrato.⁵ En suma, la remuneración del concesionario es regularmente fruto de la explotación de la obra y de los servicios derivados de ella.

³ Ver HART Oliver, SCHLEIFER Andrei and VISHNY Robert. "The Proper Scope of Government: Theory and Application to Prisons", *Quarterly Journal of Economics*, Vol.112, No 4. (1997).

⁴ FERNÁNDEZ ROMERO, Francisco José y LÓPEZ JIMÉNEZ, Jesús. *El contrato de concesión de obras públicas*. En "Reflexiones sobre el contrato de concesión de obra pública". Sevilla: Ed. Hispalex, 2005. P. 29.

⁵ En este punto radica la principal diferencia del contrato de concesión de obra pública con el contrato de obra: mientras en el primero usualmente la remuneración es pagada por los usuarios de la obra por medio de peajes o contribución por valorización, en el contrato de obra la entidad contratante paga un precio con cargo a sus propios recursos. Sin embargo, esta no es una diferencia estructural sino de la práctica, pues la ley 80 permite otros tipos de remuneración en el contrato de concesión.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

Así mismo, la Ley 105 de 1993 “por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones” regula específicamente el contrato de concesión de obra de infraestructura de transporte.

En efecto, el artículo 30 de la Ley 105 de 1993, dispone:

“ARTÍCULO 30. DEL CONTRATO DE CONCESIÓN. La Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

Para la recuperación de la inversión, la Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula para las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.

La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la Entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.

En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura Distrital o Municipal de transporte.

PARÁGRAFO 1o. Los Municipios, los Departamentos, los Distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.

PARÁGRAFO 2o. Los contratos a que se refiere en inciso 2o. del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4o. del artículo 44 y el inciso 2o. del artículo 45 de la citada Ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación.

PARÁGRAFO 3o. Bajo el esquema de Concesión, los ingresos que produzca la obra dada en concesión, serán asignados en su totalidad al concesionario privado, hasta



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retorno al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el período de concesión.”

De lo anterior se desprende que en el *sub lite* la Agencia Nacional de Infraestructura no tiene legitimación en la causa, pues, en cuanto a la situación fáctica expuesta por el actor, existe el Contrato de Concesión No. 009 de 2015, suscrito con la sociedad Concesión Transversal del Sisga S.A.S., que determina obligaciones específicas a cargo de aquel.

Ahora bien, bajo esa premisa y partiendo de la base de que los riesgos de financiación del proyecto son responsabilidad del concesionario, el contrato de concesión ha evolucionado dando lugar a lo que la doctrina ha denominado “*Generaciones de los Contratos de Concesión*”, y que brevemente podemos sintetizar en la forma que pasa a verse:

“(…)

CONTRATO DE CONCESIÓN DE PRIMERA GENERACIÓN - Definición. Garantías de ingreso mínimo / RIESGO CONTRACTUAL - Concesiones de primera generación

En los CONTRATOS DE CONCESIÓN DE PRIMERA GENERACIÓN se otorga a un concesionario la construcción, operación, explotación, conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien. No obstante que el alcance, comprensión y el objeto no difieren de los contratos de segunda y tercera generación, lo cierto es que en esta etapa la administración estableció garantías de ingreso mínimo para atraer a los inversionistas. Sin embargo la experiencia en este tipo de contratación permitió constatar demoras en el desembolso de las garantías causadas, demoras en la aprobación de las licencias ambientales, cambios en los diseños inicialmente establecidos que originaron inversiones no previstas y mayores cantidades de obra, las cuales se imputaron a cargo de la Nación; cambios en el inventario predial como consecuencia de la variación en los diseños originales y retrasos en la adquisición y entrega de predios; problemas de concertación con las comunidades que provocaron el establecimiento de tarifas diferenciales y por consiguiente un impacto en el nivel de recaudo del concesionario que fue cubierto por la administración. En este tipo de concesiones la interventoría resultó muy limitada debido a la autonomía de la concesión y los proyectos en general tuvieron una distribución de riesgo considerada onerosa para el Estado, en especial lo relacionado con la garantía de tráfico que debió atender la Nación por efecto de



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

las disminuciones en el que se había proyectado, las cuales resultaron muy cuantiosas. Dicha experiencia fue recogida en los documentos Conpes 3107 y 3133 de 2001, los cuales muestran que el gobierno asumió una serie de riesgos que no estaba en condiciones de controlar efectivamente; entre ellos, se mencionó el riesgo constructivo, el cual hizo referencia a la variabilidad entre el monto y la oportunidad de costo de la inversión prevista. En estos casos, el Estado asumió los sobrecostos de mayores cantidades de obra en porcentajes determinados que variaban en cada uno de los contratos. De este modo, el Documento Conpes concluyó que las concesiones de primera generación afectaban de manera importante la capacidad de inversión de la Nación.

CONTRATO DE CONCESIÓN DE SEGUNDA GENERACIÓN - Distribución de riesgos / DISTRIBUCION DE RIESGOS CONTRACTUALES - Concesiones viales.

La SEGUNDA GENERACIÓN DE CONCESIONES DE CARRETERAS se concibió desde 1997 como continuación de un programa de mejoramiento vial que en principio estaba dando buenos resultados, el cual buscó solucionar los problemas descritos, corrigiendo las equivocaciones que se identificaron en las concesiones de primera generación y desde luego con la idea de disminuir los aportes de la Nación, mediante una redistribución de los riesgos y una mayor exigencia en los niveles de detalle de los estudios y diseños requeridos para adelantar los proyectos de concesión, puesto que al concesionario se le asignó la responsabilidad total por los diseños complementarios dentro de un esquema de distribución de riesgos más clara y sustentada. En esta generación el INVIAS debía entregar el 90 o/o de los predios y la licencia ambiental al concesionario previamente a la construcción. Se cambió el esquema de plazo fijo de la concesión, por un plazo variable donde lo que interesaba era un valor de ingreso acumulado para la Nación. En efecto, en este sistema se introdujo el concepto de ingreso esperado que es la estimación que hace el concesionario de los ingresos que le puede generar la concesión durante la ejecución del proyecto, con base en los estudios de demanda de tráfico disponibles. Una vez que los ingresos generados son iguales al ingreso esperado por el concesionario se termina el plazo de concesión y la infraestructura se revierte al Estado. Si el nivel de tráfico es más bajo que el esperado, el concesionario tardará más tiempo en recibir el ingreso esperado. El concesionario asume el riesgo comercial del proyecto debido a que el retorno de su inversión es variable y depende del tiempo que tarde en recibir su "ingreso esperado". El riesgo constructivo y el riesgo comercial fueron trasladados casi en su integridad al concesionario, y el plazo quedó sujeto al momento en que el concesionario obtuviera el nivel de ingreso esperado en el proceso de licitación en reemplazo del plazo fijo. Igualmente se modificó el mecanismo de adjudicación puesto que se puso a competir los aportes de la Nación y las garantías de construcción, tráfico y riesgo



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

cambiario. En la estructuración de los proyectos se contó con la participación de las bancas de inversión que a su vez colaboraron en la promoción de los mismos.

CONTRATO DE CONCESIÓN DE TERCERA GENERACIÓN - Concepto de gradualidad. Distribución de riesgo

Los procesos de CONCESIÓN DE TERCERA GENERACIÓN, están dirigidos a la ejecución de grandes corredores viales que deben conectar los grandes centros productivos, que se encuentran en el centro del país con los puertos, de modo que dicho corredor integre los principales centros de consumo con los centros de producción y éstos a su vez con los puertos. La asignación de riesgos no difiere sustancialmente de los de segunda generación; no obstante, se introdujo el concepto de gradualidad que consiste en ejecutar la inversión de infraestructura de transporte al ritmo que determine la demanda de tráfico. En cuanto a la asignación de los riesgos, el de construcción estará a cargo del concesionario exceptuando el caso de alto riesgo geológico (túneles); las licencias ambientales deberán existir antes de iniciarse la etapa de construcción y los aportes de la Nación serán diferidos en el tiempo, aparte de que estarán debidamente programados como vigencias futuras. El mecanismo de selección de la firma ganadora es más sencillo porque se tendrá en cuenta el menor ingreso esperado. Este sistema de concesiones, que incluye una serie de ajustes y políticas producto de la experiencia, exige que el INVIAS y el concesionario realicen estudios de demanda y no de tráfico, para lo cual se deberá tener en cuenta el PIB, el ingreso, las condiciones socio económicas, exportaciones y producción petrolífera. La responsabilidad será tanto del INVIAS como del concesionario. Los demás estudios serán responsabilidad netamente del concesionario. En relación con el plazo, se mantendrá el esquema utilizado en la segunda generación donde se tendrá en cuenta solo ingreso y no tráfico garantizado; los bienes revertirán a la Nación cuando se superen los ingresos calculados, de modo que el plazo será variable sujeto al volumen de ingresos que debe generar el proyecto o ingreso esperado. El plazo variable representa flexibilización de las condiciones del contrato, reducción de posibilidades de renegociación del contrato, reducción de riesgos al concesionario...⁶

Con base en ese contexto, el legislador expidió la Ley 1508 de 2012, que regula lo relacionado con los **CONTRATOS de ASOCIACIÓN PÚBLICO – PRIVADA (APP)**, definidos como *“todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales decidan hacer uso de los instrumentos establecidos en la presente ley, mediante los cuales encargan a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios*

⁶ CONSEJO DE ESTADO, SALA PLENA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCION TERCERA, Consejero ponente: RAMIRO SAAVEDRA BEGERRA, sentencia de diciembre nueve (9) de dos mil cuatro (2004), Radicación número: 25000-23-26-000-2002-1216-01(27921), Actor: EPTISA PROYECTOS INTERNACIONALES S.A. Y OTROS, Demandado: INSTITUTO NACIONAL DE VIAS



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura”.

Tales contratos se caracterizan por buscar la inclusión del capital privado en el desarrollo total o parcial de obras de infraestructura o en la prestación de servicios públicos, y regular la iniciativa privada para tal fin. Expresamente excluyen de esta modalidad contractual los contratos que comprenden únicamente la construcción de infraestructura, por cuanto al sólo incorporar esta actividad en la práctica son contratos de obra pública y en consecuencia deben regirse por las reglas generales del Estatuto de Contratación.

Sobre la égida de dicha regulación, se cimientan los principios de los contratos de concesión de cuarta generación, que, de conformidad a lo regulado en el artículo 14 *ejusdem*, se fijan por iniciativa del inversionista privado⁷.

3. Respecto del Contrato No. 009 de 2015.

El 11 de septiembre de 2015, la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI, y la Sociedad Concesión Transversal del Sisga S.A.S., suscribieron el *Contrato de Concesión APP No. 009 de 2015*, cuyo alcance y objeto se describe en la cláusula 2.1. de la parte general, en la siguiente forma:

“2.1 OBJETO

“El presente Contrato de concesión bajo un esquema de asociación público privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del Proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1”.

Aunado a lo anterior, es pertinente destacar en este punto que, según lo previsto en la *Cláusula 4.5* de la parte general del *Contrato de Concesión No. 009 de 2015*, el Concesionario está obligado por su cuenta y riesgo a lo siguiente:

“(a) Cumplir con todas las obligaciones correspondientes a la Fase de Construcción que se encuentren incluidas en los diferentes Apéndices y Anexos, y en las demás Secciones y Capítulos del Contrato tanto en su Parte General como en la Parte Especial”

⁷...En la etapa de factibilidad el originador del proyecto deberá anexar los documentos que acrediten su capacidad jurídica, financiera o de potencial financiación, de experiencia en inversión o de estructuración de proyectos o para desarrollar el proyecto, el valor de la estructuración del proyecto y una minuta del contrato a celebrar que incluya entre otros, la propuesta de distribución de riesgos.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

Por su parte, el ordinal (i) de la cláusula 4.5 del citado Contrato de Concesión, en su parte general, contiene implícita una cláusula de indemnidad, en la cual dispone lo siguiente:

“Evitar la imposición de multas a la ANI por incumplimiento imputable al Concesionario de las disposiciones ambientales y/o de gestión social y/o cualquier otra Ley Aplicable al Proyecto, y en caso de presentarse alguna sanción, multa o indemnización a cargo de la ANI como consecuencia del incumplimiento del Concesionario deberá mantener indemne a la ANI por cualquiera de estos conceptos”
(Se subraya)

Sobre esa línea, es menester tener en cuenta que una de las obligaciones del concesionario es la de realizar el mantenimiento de la vía, conforme a lo señalado en el ordinal c) de la cláusula 4.5 del citado instrumento negocial, donde se establece que está a cargo de aquel lo siguiente:

“Efectuar la Operación y Mantenimiento del Proyecto, incluidas las de las Unidades Funcionales respecto de las cuales se haya suscrito el Acta de Terminación de Unidad Funcional o el Acta de Terminación Parcial de Unidad Funcional -según corresponda-, conforme a los requisitos previstos en el Apéndice Técnico 2” (se subraya).

A su turno, el Apéndice Técnico No. 2, relacionado con la ejecución de las labores de mantenimiento, dispone en su cláusula 3.1. los siguientes términos:

“3.1 Principios de la Operación del Proyecto

*La Operación de la(s) vía(s) se regirá por los principios de continuidad, regularidad, calidad del servicio técnico y de la atención al usuario, tecnología avanzada, cobertura, **seguridad vial** e integridad de la(s) vía(s). Sin perjuicio de la descripción que a continuación se hace respecto de cada uno de estos principios, la interpretación de este Apéndice y la aplicación de estos principios deberá ser efectuada en concordancia con lo señalado en el Contrato de Concesión y, especialmente, atendiendo a la jerarquía entre los diferentes documentos que lo componen, conforme se señala en el numeral 19.14 de la Parte General.”* (se resalta).

Con base en esa serie de principios, la cláusula 3.1.5 del extracto contractual en mención define lo atinente a la Seguridad Vial así:

“3.1.5 Seguridad Vial



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

Se trata de la obligación que asume el Concesionario para realizar todas las acciones necesarias para reducir los índices de accidentalidad de la(s) vía(s), tanto en número como en gravedad. Esta obligación deberá cumplirse durante toda la vigencia del Contrato de Concesión a través de actuaciones preventivas que permitan mejorar la seguridad de la(s) vía(s), para lo cual el Concesionario actuará sobre su estado de conservación, sobre su geometría y su señalización (Suministro e instalación de los dispositivos de seguridad vial, demarcación horizontal y señalización vertical retroreflectiva con tecnología prismática tipo IX, de acuerdo con las especificaciones indicadas en el Apéndice Técnico 3), así como en la promoción de actitudes de manejo preventivo y seguro, teniendo en cuenta la relación de la vía con las comunidades aledañas a los pasos urbanos y demás asentamientos poblacionales, de acuerdo con lo que se defina en el SGSV (Sistema de Gestión de Seguridad Vial)”

De conformidad a lo anterior, es claro que la gestión a cargo del concesionario, tendiente a garantizar la seguridad en ejecución de sus obligaciones de construcción remiten a una serie de especificaciones técnicas, que, concretamente, están contenidas en la cláusula 2.2 del apéndice técnico No. 3 del contrato de concesión No. 009 de 2015, que dispone lo siguiente:

“2.2 Intervenciones

(a) Para el desarrollo de las Intervenciones del Proyecto relacionadas con la construcción, mejoramiento y/o rehabilitación de carreteras, el Concesionario deberá cumplir con las especificaciones establecidas en el Apéndice Técnico 1 y los manuales y/o normas técnicas que de acuerdo con la Ley Aplicable vigente al momento de la presentación de la Oferta sean obligatorias para la ejecución de este tipo de Intervenciones, y, en particular, pero sin limitarse, con las identificadas en el siguiente listado.

(i) ESPECIFICACIONES GENERALES DE CONSTRUCCION PARA CARRETERAS adoptadas mediante Resolución No. 1376 de Mayo de 2014 por el MINISTERIO DE TRANSPORTE, además de los documentos posteriores que las actualicen, modifiquen, desarrollen o sustituyan.

(ii) NORMAS DE ENSAYO DE MATERIALES PARA CARRETERAS, adoptadas mediante Resolución No. 1375 del 26 de mayo de 2014 por el MINISTERIO DE TRANSPORTE, además de los documentos posteriores que las actualicen, modifiquen, desarrollen o sustituyan.

(iii) REGLAMENTO PARA LA CERTIFICACIÓN SOBRE LA CALIDAD TÉCNICA DE MEZCLAS ASFÁLTICAS PARA PROYECTOS DE PAVIMENTACIÓN adoptado mediante la Resolución No. 000070 del 21 de enero de 2004 por el MINISTERIO DE TRANSPORTE, además de los documentos posteriores que las actualicen, modifiquen, desarrollen o sustituyan.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: CCRAD_S

CBRAD_S

Fecha: CCF_RAD_S

(iv) GUÍA METODOLÓGICA PARA EL DISEÑO DE OBRAS DE REHABILITACIÓN DE PAVIMENTOS ASFÁLTICOS DE CARRETERAS. Adoptada por la Resolución 743 de 2009 del Ministerio de Transporte.

(v) EVALUACIÓN Y DIAGNÓSTICO SUPERFICIAL Y ESTRUCTURAL DEL PAVIMENTO
Página 6 de 37

(b) En caso de que algunos parámetros no estén establecidos en las normas anteriores el concesionario deberá utilizar las especificaciones y/o normas técnicas de carácter internacional listadas a continuación:

(i) ASTM INTERNATIONAL en los códigos de construcción.

(ii) LCPC, "VIZIR, méthode assistée par ordinateur pour l'estimation des besoins de entretien d'un réseau routier", Paris, Décembre 1991

(iii) ASTM, "Standard practice for roads and parking lots pavement condition index surveys. Designation D6433-03", West Conshohocken, PA

(iv) SAYERS M.W., GILLESPIE T.D. & QUEIROZ C.A.V, "The international road roughness experiment.", World Bank, Technical Paper Number 45, Washington, 1986.

(c) Adicionalmente, el Concesionario deberá cumplir con las siguientes especificaciones:

(i) CÓDIGO NACIONAL DE LOS RECURSOS NATURALES RENOVABLES Y DE PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE adoptado mediante Decreto Ley 2811 de 1974, y sus decretos reglamentarios.

(ii) LEY AMBIENTAL- Ley 99 de 1993 y sus decretos reglamentarios.

(iii) RÉGIMEN DE APROVECHAMIENTO FORESTAL establecido mediante el Decreto 1791 de 1996.

(iv) CÓDIGO DE MINAS Y OTRAS DISPOSICIONES adoptadas mediante Ley 685 de 2001.

(v) GUÍA DE MANEJO AMBIENTAL DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA. SUBSECTOR VIAL adoptada mediante la Resolución 7106 de 2009 del Instituto Nacional de Vías.

(vi) Decreto 1320 de 1998 Por el cual se reglamenta la consulta previa con las comunidades indígenas y negras para la explotación de los recursos naturales dentro de su territorio.

(vii) Ley 1228 de 2008 por la cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión, para las carreteras del sistema vial nacional"

Conforme lo anterior, debe decirse que la Agencia Nacional de Infraestructura no es la llamada a responder por los daños que se generen con ocasión a la ejecución del contrato del caso con fundamento en las razones expuestas.

La movilidad
es de todos

Mintransporte

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

Así las cosas, es evidente que la Agencia Nacional de Infraestructura carece de legitimidad en la causa por pasiva, pues sobre ella no recaen las obligaciones y la supuesta responsabilidad que trata de endilgar la parte demandante, tal y como reluce en el presente asunto.

El Contrato de Concesión No. 009 de 2015, suscrito entre la ANI y la sociedad Concesión Transversal del Sisga S.A.S., pertenece a aquellos contratos de cuarta generación, con lo que continúa con la línea atinente a que "los riesgos deberán ser asumidos por la parte que esté en mejor disposición de evaluarlos, controlarlos y administrarlos."⁸, con la adición que ese criterio será fijado según las etapas precontractuales que comprende la constitución del negocio jurídico, por lo que el concesionario asume el riesgo de las actividades que, según su experiencia y conocimiento, así como los que por su capacidad económica y operativa pueda asumir, lo cual plasma en la propuesta de contrato y de esquema de riesgos.

V. EXCEPCIONES PREVIAS

A. FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA

Siguiendo los lineamientos establecidos por la Doctrina, la legitimación en la causa se refiere a la relación sustancial que se pretende que existe entre las partes del proceso y el interés sustancial del litigio o que es el objeto de la decisión reclamada. En los procesos contenciosos, la legitimación en la causa consiste, respecto del demandante, en ser la persona que de conformidad con la ley material está legitimada para que, por sentencia de fondo o mérito, se resuelva si existe o no el derecho o la relación jurídica pretendida en la demanda, y respecto del demandado en ser la persona que conforme a lo dispuesto por el legislador está legitimada para discutir u oponerse a dicha pretensión del demandante.

En este sentido, debe advertirse que de los hechos de la demanda no puede avizorarse la forma en la cual la Agencia Nacional de Infraestructura-ANI tenga legitimación en la causa por pasiva, comoquiera que:

En relación con la noción de legitimación en la causa, en sentido amplio, la jurisprudencia constitucional se ha referido a ella como la "*calidad subjetiva reconocida a las partes en relación con el interés sustancial que se discute en el proceso*"⁹.

⁸ CE, S3, Consejero Ponente: Ramiro Saavedra Becerra, Bogotá, D.C. Diciembre (9) de dos mil cuatro (2004), Radicación número: 25000-23-26-000-2002-1216-01(27921), Actor: Eptisa Proyectos Internacionales S.A. y otros, Demandado: Instituto Nacional de Vías-INVIAS.

⁹ Corte Constitucional, sentencia C.965 de 21 de octubre de 2003, M.P. Rodrigo Escobar Gil.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

Ahora bien, de igual modo ha sostenido el precedente jurisprudencial del Consejo de Estado que la legitimación en la causa puede ser cuando la relación se establece entre las partes por razón de la pretensión procesal, es decir, de la atribución de una conducta que el demandante hace al demandado en su demanda, o material frente a la participación real de las personas en el hecho origen de la formulación de la demanda, independientemente de que dichas personas hayan demandado o hayan sido demandadas. Es por ello que la ausencia de esta clase de legitimación no constituye una excepción de fondo, porque no enerva la pretensión procesal en su contenido, sino que es una condición anterior y necesaria para dictar sentencia de mérito, sin que el estar legitimado en la causa otorgue el derecho a ganar. Lo que ocurre aquí es que si la falta recae en el demandante, el demandado tiene derecho a ser absuelto, no porque él haya probado un hecho que enerve el contenido material de las pretensiones, sino porque quien lo atacó no es la persona que frente a la ley tiene el interés sustantivo para hacerlo – no el procesal –; si la falta de legitimación en la causa es del demandado al demandante se le negarán las pretensiones, no porque los hechos en que se sustenten no le den el derecho, sino porque a quien se las atribuyó no es el sujeto que debe responder, y, por eso, el demandado debe ser absuelto¹⁰.

Sobre esa base, se tiene que dicha excepción tiene como fundamento el hecho de que esta entidad no está facultada para proveer los servicios derivados de las vías nacionales, ya que, de conformidad a lo establecido en el artículo 4 del decreto 4165 de 2011, no está entre sus funciones la de realizar actividades de construcción, mantenimiento ni adopción de medidas de seguridad en las vías, sino que su objeto está circunscrito a *“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”* (Artículo 3 *ejusdem*).

Con ocasión a lo anterior, es claro que el eventual mantenimiento vial que se echa de menos por la activa está a cargo de la empresa CONCESIÓN TRANSVERSAL DEL SISGA S.A.S., tal como se estipuló en la cláusula 4.5., ordinal c de la parte general del contrato de concesión No. 009 de 2015 celebrado entre la ANI y la sociedad antes mencionada, donde se estipuló que es de su cargo *“Efectuar la Operación y Mantenimiento del Proyecto, incluidas las de las Unidades Funcionales respecto de las cuales se haya suscrito el Acta de Terminación de Unidad Funcional o el Acta de Terminación Parcial de Unidad Funcional -según corresponda-, conforme a los requisitos previstos en el Apéndice Técnico 2”*.

¹⁰ Consejo de estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia de 11 de noviembre de 2009, radicado 05001-23-26-000-1995-01935-01(18163), actor: Ramiro de Jesús Mora Henao y otros, demandado: Nación-Ministerio de Salud y otros, C.P. Mauricio Fajardo Gómez.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

Es precisamente por la naturaleza del Contrato de Concesión¹¹ que se encuentra en cabeza del Concesionario entre otras obligaciones de mantenimiento de los trayectos que conforman en el Proyecto Vial Concesionado denominado Corredor Transversal del Sisga, aspectos sobre los cuales la Agencia Nacional de Infraestructura, no tiene incidencia alguna toda vez que el desarrollo y ejecución de dichas actividades corren por cuenta y riesgo del Concesionario.

Las labores que desarrolla la Agencia frente a cada corredor vial se determinan específicamente con las funciones asignadas normativamente, así como lo establecido en el contrato de Concesión, que constituye ley para las partes y genera obligaciones exclusivas a cargo del particular.

Es importante advertir que el contrato de Concesión goza de ciertas características que lo diferencian ampliamente de otros Negocios Jurídicos, como podría ser el Contrato de Obra Pública, según está estipulado en la Ley 80 de 1993; el artículo 32¹² del mismo cuerpo normativo establece que:

*"[s]on contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio **por cuenta y riesgo del concesionario** y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden". (Se subraya y resalta).*

¹¹ Artículo 32. De los Contratos Estatales. Son contratos estatales todos los actos jurídicos generadores de obligaciones que celebren las entidades a que se refiere el presente estatuto, previstos en el derecho privado o en disposiciones especiales, o derivados del ejercicio de la autonomía de la voluntad, así como los que, a título enunciativo, se definen a continuación.

4o. Contrato de concesión

Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio **por cuenta y riesgo del concesionario** y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.

¹² Ley 80 de 1993, Artículo 32 De los Contratos estatales Numeral 4º



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: CCRAD_S

CBRAD_S

Fecha: CCF_RAD_S

Como se observa, en su definición se materializa una característica particular la cual es que el concesionario realiza la ejecución del contrato “a cuenta y riesgo de una serie de actividades incluyendo las obras de construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento de los trayectos”.

Por tanto, **no puede perder de vista el pacto expreso contractual, que constituye ley para las partes**, actualmente vigente, que asigna la responsabilidad obligacional al Concesionario, lo cual se pactó y conllevó a asumir en cabeza de ese sujeto una responsabilidad exclusiva.

En efecto, la jurisprudencia contencioso administrativa ha apreciado la particularidad del contrato de Concesión; reseñando que presenta aspectos totalmente distintos al contrato de obra, y la forma como la Entidad Concedente participa en el desarrollo del proyecto vial:

“Por conocido se tiene que el contrato de concesión es aquel que se celebra por las entidades públicas con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden. Es decir, es un contrato fundamentado en el interés general, cuya celebración persigue la eficiente y continua prestación de los servicios y la mayor producción o explotación de los bienes y servicios estatales en beneficio de la comunidad, con la singularidad de que terminado el plazo del contrato opera a favor del Estado la reversión de los bienes y elementos destinados a la concesión, es decir, que serán propiedad de la entidad contratante, sin compensación adicional alguna, toda vez que la retribución percibida es suficiente contraprestación para el concesionario.”¹³

*“Esta Corporación se ha ocupado, en multiplicidad de ocasiones, de señalar cuáles son las principales características del contrato de concesión y, en tal sentido, ha indicado que las mismas son: (i) su celebración por parte de una entidad estatal, que actúa con el carácter de concedente y por una persona natural o jurídica que toma el nombre de concesionario (ii) **es el concesionario quien asume los riesgos***

¹³ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Consejera ponente: Ruth Stella Correa Palacio. Sentencia del nueve (9) de junio de dos mil diez (2010). Radicación número: 50001-23-31-000-1993-04051-01(16496)


 La movilidad
 es de todos

Mintransporte

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

derivados de la explotación o de la prestación del servicio público, a quien le corresponde participar participar, por ende, en las utilidades y pérdidas a las que hubiere lugar; (iii) hay siempre lugar a una remuneración o contraprestación, la cual se pacta, de diversas maneras, en favor de quien construye la obra o asume la prestación del servicio público; de forma más esquemática, se ha efectuado la siguiente caracterización del tipo contractual en comento, con base en la definición del mismo contenida en el antes citado artículo 32-4 de la Ley 80. (Se subraya y resalta)¹⁴

Para la jurisprudencia del Alto Tribunal Contencioso existen marcadas diferencias entre las responsabilidades y obligaciones del particular concesionario y la Entidad concedente, por lo que en la determinación de la responsabilidad o la garantía de derechos se debe aplicar esta diferenciación y ajustarse su asignación al modelo contractual que presenta la Concesión estatal:

"Lo dicho pone de presente que la concesión, en cualquiera de sus modalidades, es un contrato que se distingue de otros tipos negociales con los cuales tiene cierta proximidad en punto a su objeto –obra pública, servicios públicos, etcétera– por razón del factor consistente en quién asume, entre otras responsabilidades, la de la financiación de la ejecución de la obra, de la asunción de la prestación del servicio o de la explotación del bien del cual se trate, toda vez que dicha financiación correrá, en la concesión, por cuenta del concesionario, mientras que el repago de la misma es el que habrá de efectuarse por cuenta del usuario o beneficiario de la obra a largo plazo o por la entidad contratante misma, con el consiguiente margen de riesgo empresarial que asume el concesionario, dado que despliega una gestión directa suya y no a nombre de la entidad concedente; precisamente en la concesión la Administración encarga a un particular, quien se hará cargo de la consecución de los recursos, tanto técnicos como financieros, requeridos para su ejecución, asegurándole el repago de la inversión que él realiza mediante la cesión, por parte de la entidad concedente –o autorización de recaudo o pago directo– de "derechos, tarifas, tasas, valorización o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual, y en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden"¹⁵. (Se subraya)¹⁶

Bajo este entendido es del caso afirmar que de las obligaciones contractuales previamente citadas se puede establecer que el Concesionario es el único responsable de las acciones tendientes al cabal cumplimiento del Contrato, todo lo cual realiza en su propio y exclusivo

¹⁴ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Consejero ponente: Mauricio Fajardo Gómez. Providencia del dieciocho (18) de marzo de dos mil diez (2010). Radicación número: 25000-23-26-000-1994-00071-01(14390)

¹⁵ Cita original: "Artículo 32, numeral 4º, de la Ley 80 de 1993."

¹⁶ Op. Cit. 4



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

nombre y por su cuenta y riesgo, sin que la Entidad contratante **adquiera responsabilidad alguna por dichos actos por daños o perjuicios que causen tales actos.**

Así las cosas, el Juzgado no puede perder de vista el pacto expreso contractual, que constituye ley para las partes actualmente vigente que asigna la responsabilidad obligacional al Concesionario, y que no puede ser obviado en forma alguna por la autoridad judicial, cuando contractualmente se pactó y asumió un compromiso exclusivo.

Se evidencia de ese modo que, según el fundamento legal presentado por el actor, y de que eventualmente se dijera que la prestación debe entregarse al demandante con cargo al responsable de la vía concesionada, es claro que la única responsable es la demandada CONCESIÓN TRANSVERSAL DEL SISGA S.A.S., dadas las obligaciones asumidas en virtud a un contrato que actualmente existe y es válido jurídicamente.

En consecuencia, se solicita declarar probada la excepción de falta de legitimación en la causa por cuanto no existe obligación legal, ni contractual, en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura frente a los supuestos perjuicios reclamados por la parte demandante.

V. EXCEPCIONES DE MÉRITO

A. INEXISTENCIA DE FALLA DEL SERVICIO EN CABEZA DE LA ANI

De antaño se ha establecido que la declaración de responsabilidad en cabeza del Estado requiere, además de probar la existencia del daño antijurídico, acreditar la imputación.

En ese sentido, la jurisprudencia del Honorable Consejo de Estado ha sido reiterativa en la concurrencia de la totalidad de estos elementos, a fin de obtener la consecuencia jurídica buscada, en los siguientes términos:

*“De lo dispuesto en el artículo 90 de la Constitución, cláusula general de la responsabilidad extracontractual del Estado, se desprende que esta tiene como fundamento la determinación de un daño antijurídico causado a un administrado y la imputación del mismo a la administración pública, tanto por su acción como por su omisión, ya sea atendiendo a los criterios de falla en el servicio, daño especial, riesgo excepcional o cualquier otro. En síntesis, **la responsabilidad extracontractual del Estado se configura con la demostración del daño antijurídico y de su imputación a la administración.***

(...)



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

La imputación no es otra cosa que la atribución fáctica y jurídica que del daño antijurídico se hace al Estado, de acuerdo con los criterios que se elaboren para ello, como por ejemplo la falla del servicio, el desequilibrio de las cargas públicas, la concreción de un riesgo excepcional, o cualquiera otro que permita hacer la atribución en el caso concreto.

Finalmente, debe considerarse que la responsabilidad extracontractual no puede ser concebida simplemente como una herramienta destinada a la reparación, sino que debe contribuir con un efecto preventivo que permita la mejora o la optimización en la prestación, realización o ejecución de la actividad administrativa globalmente considerada”¹⁷

En lo que respecta a la falla del servicio como título de imputación, la doctrina ha señalado que “...desde el punto de vista psicológico, la culpa civil es absolutamente idéntica a la falla del servicio administrativo...”; así como también indica que “los vocablos falla del servicio, no son otra cosa que culpa del servicio. Solo que por cuestiones de traducción, la doctrina de habla hispana ha traducido del francés el concepto *faute du service*, como falla del servicio. Es decir, falla del servicio es sinónimo de culpa o falta del servicio. Y esa falla o culpa del servicio unas veces debe probarse, como lo acepta incluso la jurisprudencia actual del Consejo de Estado, mientras que en otras oportunidades se presume” “no existe el más mínimo deslinde entre la falla del servicio y la culpa civil (...) Inclusive la doctrina francesa, que hasta mediados de siglo planteó la diferencia entre las dos figuras, actualmente tiende hacia la unificación de los dos conceptos”¹⁸, con lo cual se fundamenta la pertinencia de que la parte interesada demuestre el daño en cabeza de la entidad estatal.

En el asunto de marras, la parte interesada alegó una supuesta omisión administrativa por cuanto, en su sentir, no se había arreglado la caída de la bancada de la vía y aquella no estaba señalizada.

Al respecto, se pone de presente que las actividades de construcción y mantenimiento de las vías concesionadas no son del resorte de esa entidad, al ser asumidos por el concesionario libre y voluntariamente al momento de suscribir el contrato de concesión que continuamente se ha traído a colación en el presente escrito y, sin que le sea dable poner en cabeza de la administración y a nombre de la entidad que represento obligaciones sobre actos de la naturaleza cuya fuente no tiene una certeza clara y concisa.

¹⁷ Consejo de Estado. Sección Tercera. Subsección C. Sentencia del 5 de julio de 2018. Exp. 05001-23-31-000-2002-01526-01(44131). C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

¹⁸ TAMAYO JARAMILLO, Javier. Tratado de Responsabilidad Civil. Tomo I, Ed. Legis. 2015, p. 216-217.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

Bajo esta serie de presupuestos, no puede establecerse que la entidad que represento haya incurrido en una falla del servicio, dado que, por conducto del concesionario que ejecuta el contrato de concesión No. 009 de 2015, ha acatado la normatividad técnica en materia de construcción y mantenimiento, lo que descarta la concurrencia de este elemento axiológico para la declaratoria de responsabilidad estatal.

Lo anterior se predica de lo contenido en el informe de supervisión del contrato de concesión citado, donde se incorporan registros fotográficos del lugar en los que se encuentra la presencia de señal de precaución por caída de bancada, una señal reglamentaria que limita la velocidad máxima a 10 km/h, y barreras plásticas de contención en el punto donde estaba la caída de la bancada, por lo que la situación descrita por el extremo activo de la litis era advertible para los usuarios de la vía.

B. EXIMENTE DE RESPONSABILIDAD

• HECHO DE UN TERCERO

Sin perjuicio de lo mencionado anteriormente, se observa además que los elementos oficiales levantados por las autoridades competentes muestran no solamente que la pérdida del control del rodante afectado no obedeció al estado de la vía, sino a la maniobra imprudente del vehículo que circulaba en sentido contrario.

Esas apreciaciones se desprenden, en primer término, del informe policial del accidente de tránsito, donde señala como hipótesis del accidente la causa 157, que fue descrita por la autoridad de tránsito en los siguientes términos *"MANIFESTADO POR LOS OCUPANTE EL CONDUCTOR TUBO QUE ESQUIVAR UN CAMION SIN MAS DATOS Y POR ESA RAZON SE FUE AL AVISMO"* (sic).

En segundo lugar, se resalta parte de la declaración rendida por la acá demandante Nelly Soledad Bohórquez Beltrán en entrevista surtida ante autoridad de policía judicial, especialmente en la que mencionó lo siguiente: *"AL LLEGAR CERCA A SANTA MARIA EN UNA CURVA CERRADA NOS ASOMO UN CAMION NO LE VI PLACAS NI COLOR NOS INVADIO LA VIA MI PADRASTRA INTENTO ESQUIVARLO Y SE AORILLO PERO COMO LA VIA ESTABA DETERIORADA NOS FUIMOS AL ABISMO"* (sic).

Finalmente, es importante analizar el contenido de la declaración surtida por el señor Jefferson Jesús Álvarez Franco, quien, en entrevista a la autoridad de policía judicial dijo lo siguiente: *"ya llegando a Santamaria nos cerró la vía un camión, ahñí fue cuando nos fuimos al precipicio..."*; y que *"el señor Marco no alcanzó a reaccionar, se fue derecho al precipicio"*



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

Con base en lo anterior, es claro que la causa eficiente del lamentable accidente no obedeció en forma directa y efectiva a las supuestas falencias viales mencionadas, sino que la maniobra del camión que transitaba en sentido contrario fue el que conllevó a que el rodante perdiera el control y cayera fuera de la vía.

En ese sentido, es menester recordar que la jurisprudencia del Consejo de Estado, en su sección tercera, ha sido enfática en señalar que el nexo de causalidad debe ser analizado con base en la causa eficiente, y aquella no viene siendo otra cosa que aquella sin la cual no se hubiera generado el daño, pues, de extenderse aquella a otras causas se seguiría una secuencia que jamás terminaría.

Por tanto, el análisis del caso da a mostrar que, de no haberse presentado la invasión del carril por donde transitaba el vehículo accidentado por el camión no habría ocurrido el accidente, y, en ese orden de ideas, la responsabilidad recae directamente sobre el conductor y propietario del vehículo que causó la pérdida del control de la camioneta que cayó, situación que además, al no tener injerencia la administración en cabeza de la parte que represento, hace inexigible respecto a ella las pretensiones resarcitorias aquí incoadas.

C. EXCEPCIÓN GENÉRICA

En cualquier caso, solicito al respetable Despacho que con base al *artículo 282* del Código de General del Proceso, sea declarada de oficio la prosperidad de cualquier otra excepción que resulte probada durante el trascurso de las actuaciones.

VI. LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

En escrito separado ya fue presentado llamamiento en garantía a **CONCESIÓN TRANSVERSAL DEL SISGA S.A.S.** y a **LA PREVISORA S.A.**

VII. RESPECTO DE LAS PRUEBAS A CONSIDERAR EN EL SUB EXÁMINE

Respetuosamente solicito que sean decretadas, practicadas y tenidas como pruebas las siguientes:

1. Documentales aportadas con la contestación:

1. CD ROM con copia del Contrato de Concesión No. 009 de 2015 y del informe de supervisión.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

Se debe advertir en este aspecto que si bien ha sido reiterativo el criterio de la jurisprudencia contencioso administrativa de que las copias no pueden ser valoradas en los procesos contencioso administrativos, las copias de documentos remitidos por una Entidad pública podrán ser tenidas en cuenta por el juez, en atención a que fueron aportadas por la misma Entidad en donde reposa el original y fue quién las emitió y produjo, así lo ha entendido la Sección Tercera de Consejo de Estado:

“Bajo este entendido, cuando una entidad pública aporta a un proceso copias de determinados actos o documentos proferidos o creados por ella misma, se debe concluir que se trata de copias fieles de su original y que cuentan con las condiciones de autenticidad requeridas legalmente, pues de acuerdo con los postulados del Principio Constitucional de la Buena Fe (Principio General de Derecho), no se esperaría, por parte de la Administración Pública, un comportamiento diferente a la debida aportación de esos actos, como quiera que fue ella misma quien los expidió”¹⁹.

En el mismo sentido, el artículo 246 del Código General del Proceso establece que *“las copias tendrán el mismo valor probatorio del original, salvo cuando por disposición legal sea necesaria la presentación del original o de una determinada copia”*, excepción que no se configura en el caso concreto; dado que las piezas aportadas, desde el punto de vista eminentemente probatorio, pueden ser aportadas en copia, la cual puede ser física o magnética, en cumplimiento al principio de equivalencia funcional establecido en el canon 6º de la ley 527 de 1999²⁰.

2. Respecto al dictamen pericial aportado por la parte demandante, se solicita, desde ahora, y, sin perjuicio del traslado que habrá de hacerse en el curso de la audiencia inicial, con base en lo establecido en el artículo 228 del Código General del Proceso, se cite a la audiencia de pruebas al señor Edwin Enrique Remolina Caviedes, para que absuelva interrogatorio sobre la idoneidad, imparcialidad y contenido del dictamen pericial; e igualmente complementa el informe rendido en los términos contenidos en el canon 226 *ejusdem*.

¹⁹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Consejero ponente: Mauricio Fajardo Gómez. Providencia del cuatro (4) de febrero de dos mil diez (2010). Radicación número: 54001-23-31-000-1994-08313-01(17109).

²⁰ ARTICULO 6o. ESCRITO. Cuando cualquier norma requiera que la información conste por escrito, ese requisito quedará satisfecho con un mensaje de datos, si la información que éste contiene es accesible para su posterior consulta.

Lo dispuesto en este artículo se aplicará tanto si el requisito establecido en cualquier norma constituye una obligación, como si las normas prevén consecuencias en el caso de que la información no conste por escrito.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

XIII. RESPECTO DE LOS ANEXOS A ESTE ESCRITO

Comedidamente me permito dejar constancia de la entrega –simultánea a este escrito de contestación de demanda– de los documentos relacionados como pruebas, poder para actuar y los escritos de llamamiento en garantía.

IX. RESPECTO DE LAS NOTIFICACIONES

De manera comedida solicito que todas las providencias emitidas en el asunto sean notificadas a la Entidad que represento al buzón judicial buzonjudicial@ani.gov.co y/o camedina@ani.gov.co. De igual forma, y para fines informativos, me permito indicar que la dirección física es Calle 26 N°59-51 Edificio T4, Torre B, Piso 2 de Bogotá D.C.

Cordialmente,



CAMILO ALBERTO MEDINA PARRA
C.C. No. 1.018.410.077 de Bogotá
T.P. No. 197.144 del C.S. de la Judicatura.

Anexos:

Rad. Padre: 2019-409-118003-2.
Borrador No.



La movilidad
es de todos

Mintransporte



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

Bogotá D.C.

Señores

JUZGADO 38 ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ – SECCIÓN TERCERA

E. S. D.

Medio de Control: Reparación Directa
Radicado No: 11001-33-36-038-2019-00145-00
Demandantes: Mónica Anyiber Peña Roa y otros
Demandados: Agencia Nacional de Infraestructura y otros
Asunto: Otorgo poder especial, amplio y suficiente.

ANDRÉS MAURICIO ORTIZ MAYA, mayor de edad, domiciliado en Bogotá, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.015.406.682, obrando en mi calidad de Gerente de Proyectos o Funcional Código G2 Grado 09 de la Planta del Despacho del Presidente de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, Agencia Nacional 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, por nombramiento que me fuera hecho mediante Resolución 1783 del 2 de diciembre de 2019 y en ejercicio de las funciones contenidas en el numeral 3º del Artículo 13 de la Resolución 2042 del 7 de noviembre de 2018¹, que me fueron asignadas mediante memorando 201940301892263 del 9 de diciembre de 2019, a través de este escrito a usted manifiesto que confiero poder especial, amplio y suficiente al abogado CAMILO ALBERTO MEDINA PARRA, identificado con la cédula de ciudadanía número 1.018.410.077, igualmente abogado en ejercicio, portador de la Tarjeta Profesional No 197.144 del Consejo Superior de la Judicatura, como abogado principal; a la abogada MARÍA LORENA ARENAS SUÁREZ, identificada con la cédula de ciudadanía número 37.271.854, igualmente abogada en ejercicio, portadora de la Tarjeta Profesional No 131.617 del Consejo Superior de la Judicatura, como abogada suplente; y al abogado SOCRATES FERNANDO CASTILLO CAICEDO, identificado con la cédula de ciudadanía número 1.030.537.502, abogado en ejercicio, portador de la Tarjeta Profesional No 214.995 del Consejo Superior de la Judicatura, como abogado suplente; para que asuman la representación de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, dentro del trámite de la referencia y hasta su terminación, realizando todas las actuaciones a que haya lugar.

Por medio de este poder los abogados CAMILO ALBERTO MEDINA PARRA, MARÍA LORENA ARENAS SUÁREZ Y SOCRATES FERNANDO CASTILLO CAICEDO, quedan facultados para notificarse, renunciar, conciliar con base en la decisión que sobre el caso adopte el Comité de Conciliación de la Entidad, sustituir y reasumir el presente poder, y las demás derivadas del artículo 77 del C. G. P.; conducentes para el cabal cumplimiento del mandato conferido.

Se solicita al (la) señor (a) Juez reconocer personería a los abogados CAMILO ALBERTO MEDINA PARRA, SOCRATES FERNANDO CASTILLO CAICEDO Y MARÍA LORENA ARENAS SUÁREZ, en los términos y para los efectos del presente poder.

Atentamente,

Acepto,


ANDRÉS MAURICIO ORTIZ MAYA
Coordinador GIT Defensa Judicial
Agencia Nacional de Infraestructura


CAMILO ALBERTO MEDINA PARRA
C.C. No. 1.018.410.077 de Bogotá
T.P. No. 197.144 del C.S.J.

MARIA LORENA ARENAS SUAREZ
CC. 37.271.854
T.P. 131.617 del C.S.J.

SOCRATES FERNANDO CASTILLO CAICEDO
C.C. No. 1.030.537.502
T.P. No. 214.995 del C.S.J.

¹ Resolución 2042 de 2018

"Artículo 13. Funciones del Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Defensa Judicial.

"3 Ejercer la representación Legal de la Agencia en los procesos judiciales, policivos y administrativos en los que ésta sea parte activa o pasiva, ser apoderado de la misma, así como otorgar poderes a los abogados de la Entidad para llevar la representación judicial de la Agencia, salvo en los procesos de expropiación judicial o administrativa, procesos ejecutivos, administrativos, acciones de tutela, acciones policivas, relacionados con la adquisición de los inmuebles que se requieran para los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la Entidad"



NOTARY 14
NOTARIA 14 DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ

DILIGENCIA DE PRESENTACIÓN PERSONAL

El anterior escrito dirigido a: **Interesado**
 Fue presentado ante el suscrito
JORGE LUIS BUELVAS HOYOS
NOTARIO 14 DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ

Por: **ORTIZ MAYA ANDRÉS MAURICIO**
 Identificado con: C.C. **1015406882**
 y T.P. **222474 CSJ**
 Bogotá, **18/02/2020** a las **12:01:53 p.m.**

www.notariaenlinea.com
BGJSQUISR5R1PHTXV

JORGE LUIS BUELVAS HOYOS
NOTARIO 14 DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ




Ortiz Maya

[Handwritten signature]

NOTARY 14
NOTARIA 14 DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ

DILIGENCIA DE PRESENTACIÓN PERSONAL

El anterior escrito dirigido a: **Interesado**
 Fue presentado ante el suscrito
JORGE LUIS BUELVAS HOYOS
NOTARIO 14 DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ

Por: **MEDINA PARRA CAMILO ALBERTO**
 Identificado con: C.C. **1018410077**
 y T.P. **197144 CSJ**
 Bogotá, **18/02/2020** a las **12:05:45 p.m.**

www.notariaenlinea.com
MHDMR000E7Z3GK01P

JORGE LUIS BUELVAS HOYOS
NOTARIO 14 DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ

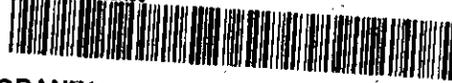





Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 1 de 1

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2019-403-018926-3
Fecha: 09/12/2019 11:24:26 > 403
FUN: ANDRES MAURICIO ORTI-701
Anexos: 3 anexos



MEMORANDU

Bogotá D.C.

PARA: ANDRÉS MAURICIO ORTIZ MAYA
Gerente de Proyectos o Funcional Código G2 Grado 09

DE: NELCY MALDONADO BALLEEN
Vicepresidente Administrativa y Financiera (E)

ASUNTO: Asignación de Funciones Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de
Defensa Judicial

Por medio del presente, le comunico que a partir de la fecha se le han asignado las funciones establecidas en el artículo 13 de la Resolución N°2042 de 2018, para el Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Defensa Judicial de la Vicepresidencia Jurídica.

Cordialmente,


NELCY MALDONADO BALLEEN
Vicepresidente Administrativa y Financiera (E)

Proyectó: Marcela Candiro TH
Revisó: Clemencia Rojas Arias / Coordinadora GIT Talento Humano
Borrador: 2019-030063990



La movilidad
es de todos

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

2047 -
RESOLUCIÓN No. DE 2018

(07 OCT 2018)

Por medio de la cual se establecen los Grupos Internos de Trabajo en las diferentes dependencias de la estructura orgánica de la Agencia Nacional de Infraestructura, se definen sus funciones y las de sus Coordinadores

EL PRESIDENTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En uso de sus facultades legales y en especial de las conferidas en el artículo 115 de la Ley 489 de 1998 y el numeral 22 del artículo 11 del Decreto 4165 de 2011, y

CONSIDERANDO:

Que mediante el Decreto 4165 de 3 de noviembre de 2011, se definió la naturaleza jurídica de la Agencia Nacional de Infraestructura como 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.

Que el objeto de la Agencia Nacional de Infraestructura según lo previsto en el artículo 3º del Decreto 4165 de 3 de noviembre de 2011, consiste en "... 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 determina 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"

Que mediante el Decreto 665 de 2012 se adoptó la planta de personal de la Agencia Nacional de Infraestructura, modificada por los Decretos 1746 de 13 de agosto de 2013 y 2468 de 7 de noviembre de 2013

Que el Decreto 1746 de 13 de agosto de 2013, modificó la estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura.

"Por medio de la cual se establecen los Grupos Internos de Trabajo en las diferentes dependencias de la estructura orgánica de la Agencia Nacional de Infraestructura, se definen sus funciones y las de sus Coordinadores"

12. Coordinar el seguimiento de los indicadores de gestión periódicamente relacionados con los asuntos del Grupo Interno de Trabajo, de acuerdo con los lineamientos institucionales.
13. Apoyar el desarrollo, sostenimiento y mejoramiento continuo del Sistema Integrado de Gestión Institucional.
14. Realizar las actividades necesarias para el cumplimiento de lo establecido en el Plan de Mejoramiento suscrito con la Contraloría General de la República.
15. Responder por el archivo de gestión de su área y velar porque esta información esté contenida en los medios magnéticos utilizados por la entidad, excepto los documentos que son custodiados por el área de archivo y correspondencia del Grupo Interno de Trabajo Administrativo de la Vicepresidencia Administrativa y Financiera.
16. Supervisar, dirigir y controlar el personal a cargo.

ARTÍCULO 11. Grupos Internos de Trabajo en la Vicepresidencia Jurídica: Establecer en la Vicepresidencia Jurídica los siguientes Grupos Internos de Trabajo:

1. Grupo Interno de Trabajo de Defensa Judicial.
2. Grupo Interno de Trabajo de Contratación.
3. Grupo Interno de Trabajo de Asesoría Estructuración.
4. Grupo Interno de Trabajo de Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales.
5. Grupo Interno de Trabajo de Asesoría Gestión Contractual 1.
6. Grupo Interno de Trabajo de Asesoría Gestión Contractual 2.

ARTÍCULO 12. Funciones del Grupo Interno de Trabajo de Defensa Judicial. Asígnense las siguientes funciones al Grupo Interno de Trabajo de Defensa Judicial:

1. Ejercer a través de cada abogado de acuerdo con la asignación que se realice la representación judicial de la Agencia en los procesos judiciales, policivos y administrativos en los que sea parte por activa o por pasiva, así como en los trámites prejudiciales y extrajudiciales, salvo en los procesos de expropiación judicial o administrativa, procesos ejecutivos, administrativos, acciones de tutela y acciones policivas relacionados con la adquisición de los inmuebles que se requieran para los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la Entidad, adelantando las gestiones que la ley permita en defensa de los intereses de la entidad.
2. Adelantar la defensa judicial de la Entidad y hacer seguimiento a los procesos judiciales, policivos y administrativos en los cuales sea parte la Entidad por activa o por pasiva, así como hacer seguimiento a los trámites prejudiciales, extrajudiciales en los que sea convocado y/o demandado la Entidad salvo en los procesos de expropiación judicial o administrativa, procesos ejecutivos, administrativos, acciones de tutela y acciones policivas relacionados con la adquisición de los inmuebles que se requieran para los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la Entidad.
3. Adelantar la gestión de cobro persuasivo, coactivo y ejecutivo de la Entidad, de acuerdo con las normas vigentes.
4. Estudiar y evaluar las controversias contractuales que se puedan presentar en desarrollo de la ejecución de los contratos.
5. Analizar y divulgar a las dependencias de la Entidad las normas aplicables a la Entidad.
6. Administrar y actualizar el Normograma de la Entidad.
7. Custodiar los expedientes y documentación inherente a los procesos de defensa judicial, prejudicial y administrativa y responder por su conservación.

Por medio de la cual se establecen los Grupos Internos de Trabajo en las diferentes dependencias de la estructura orgánica de la Agencia Nacional de Infraestructura, se definen sus funciones y las de sus Coordinadores:

8. Actualizar las bases de datos de los procesos judiciales, policivos y administrativos, así como los trámites prejudiciales y extrajudiciales que cursan en contra de la Agencia, así como de las que entabla la Entidad.
9. Absorber las consultas jurídicas que sean presentadas, fijando la posición jurídica respecto a la defensa jurídica de la Entidad.

ARTÍCULO 13. Funciones del Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Defensa Judicial.

Además de la asesoría, coordinación y seguimiento de las funciones asignadas al Grupo de Trabajo en el Artículo 12 de la presente Resolución, al Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Defensa Judicial le corresponderá ejercer las siguientes funciones:

1. Formular políticas, planes, estrategias y directrices en materia de defensa judicial, procurando la protección de los intereses de la Agencia Nacional de Infraestructura.
2. Diseñar e implementar, las metodologías requeridas para la defensa judicial, de acuerdo con las directrices institucionales y las normas vigentes.
3. Ejercer la representación legal de la Agencia en los procesos judiciales, policivos y administrativos en los que esta sea parte activa o pasiva, ser apoderado de la misma, así como otorgar poderes a los abogados de la Entidad para llevar la representación judicial de la Agencia, salvo en los procesos de expropiación judicial o administrativa, procesos ejecutivos, administrativos, acciones de tutela y acciones policivas relacionados con la adquisición de los inmuebles que se requieran para los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la Entidad.
4. Realizar la defensa judicial y hacer seguimiento a los procesos judiciales, policivos y administrativos en los cuales sea parte la Entidad por activa o por pasiva, así como controlar y hacer seguimiento a los trámites prejudiciales, extrajudiciales en los que sea convocado y/o demandado la Entidad, salvo en los procesos de expropiación judicial o administrativa, procesos ejecutivos, administrativos, acciones de tutela y acciones policivas relacionados con la adquisición de los inmuebles que se requieran para los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la Entidad.
5. Asumir la coordinación del Comité de Conciliación y disponer de los medios necesarios para su funcionamiento.
6. Rendir los diferentes informes que sobre la actividad litigiosa de la Entidad que soliciten los órganos de control del Estado y de la Agencia de Defensa del Estado, o de quien haga sus veces, así como consolidar los demás informes que le sean solicitados.
7. Elaborar los actos administrativos reglamentarios de la Entidad, de acuerdo con las normas vigentes.
8. Iniciar, tramitar y finalizar el cobro persuasivo, coactivo y ejecutivo de la Entidad, de acuerdo con las normas vigentes.
9. Compilar, analizar y socializar las providencias judiciales del interés de la Agencia, así como las novedades legislativas que afecten las funciones de la Entidad.
10. Definir con carácter preventivo las directrices jurídicas para la aplicación de las normas por parte de la Entidad.
11. Estudiar y evaluar las causales de litigiosidad para identificar las causas de daño antijudicial, determinar su impacto y proponer estrategias para resolverlas.
12. Custodiar los expedientes y documentación inherente a los procesos de defensa judicial, prejudicial y administrativa y responder por su conservación, acorde con las directrices y medios físicos de la Entidad.
13. Desarrollar convenios de cooperación para el fortalecimiento o incorporación de nuevos conocimientos o estrategias en materia de defensa judicial.

Por medio de la cual se establecen los Grupos Internos de Trabajo en las diferentes dependencias de la estructura orgánica de la Agencia Nacional de Infraestructura, se definen sus funciones y las de sus Coordinadores

- 14. Analizar y revisar las respuestas proyectadas a los requerimientos provenientes de los despachos judiciales y los centros de conciliación, verificando su claridad y coherencia jurídica, salvo en los procesos de expropiación judicial o administrativa, procesos ejecutivos, administrativos, acciones de tutela y acciones policivas relacionados con la adquisición de los inmuebles que se requieran para los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la Entidad
- 15. Asegurar la actualización de las bases de datos de los procesos judiciales, policivos y administrativos, así como los tramites prejudiciales y extrajudiciales que cursan en contra la Agencia, así como de las que entabla la Entidad, de acuerdo con las directrices institucionales, salvo en los procesos de expropiación judicial o administrativa, procesos ejecutivos, administrativos, acciones de tutela y acciones policivas relacionados con la adquisición de los inmuebles que se requieran para los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la Entidad.
- 16. Asistir y participar en las reuniones, consejos, juntas o comités en representación de la Entidad, cuando le sea requerido
- 17. Emitir los conceptos jurídicos que le sean solicitados por la Presidencia de la Agencia
- 18. Coordinar el seguimiento de los indicadores de gestión periódicamente relacionados con los asuntos del Grupo Interno de Trabajo, de acuerdo con los lineamientos institucionales
- 19. Apoyar el desarrollo, sostenimiento y mejoramiento continuo del Sistema Integrado de Gestión Institucional.
- 20. Realizar las actividades necesarias para el cumplimiento de lo establecido en el Plan de Mejoramiento suscrito con la Contraloría General de la República.
- 21. Responder por el archivo de gestión de su área y velar porque esta información esté contenida en los medios magnéticos utilizados por la entidad, excepto los documentos que son custodiados por el área de archivo y correspondencia del Grupo Interno de Trabajo Administrativo de la Vicepresidencia Administrativa y Financiera.
- 22. Supervisar, dirigir y controlar el personal a cargo.

ARTÍCULO 14. Funciones del Grupo Interno de Trabajo de Contratación. Asígnense las siguientes funciones al Grupo Interno de Trabajo de Contratación:

- 1. Orientar en materia de contratación a las diferentes dependencias de la Agencia Nacional de Infraestructura.
- 2. Adelantar los procesos contractuales de la Agencia Nacional de Infraestructura según el Plan Anual de Contratación.
- 3. Desarrollar y aplicar las minutas y demás documentos contractuales de la Entidad.
- 4. Elaborar los contratos y convenios de la Agencia Nacional de Infraestructura
- 5. Elaborar las modificaciones y liquidaciones contractuales de la Agencia Nacional de Infraestructura
- 6. Elaborar las actas, acuerdos, actos administrativos y demás documentos que se generen en los procesos de selección derivados de la actividad contractual
- 7. Velar y verificar por el adecuado trámite de la legalización de los contratos y convenios que celebre la Entidad.
- 8. Consolidar y publicar periódicamente la información de contratos celebrados en la Agencia Nacional de Infraestructura
- 9. Absolver las consultas jurídicas, derechos de petición y demás solicitudes que según la materia del asunto le sean asignadas
- 10. Revisar las garantías y demás pólizas y sus modificaciones de los contratos, con excepción de lo establecido en el numeral III del artículo 8º y los numerales 1 y 2 del artículo 9º de la Resolución No. 1113 de 2015 y demás normas que la modifiquen o adicionen

Por medio de la cual se establecen los Grupos Internos de Trabajo en las diferentes dependencias de la estructura orgánica de la Agencia Nacional de Infraestructura, se definen sus funciones y las de sus Coordinadores

custodiados por el área de archivo y correspondencia del Grupo Interno de Trabajo Administrativo de la Vicepresidencia Administrativa y Financiera.

25. Supervisar, dirigir y controlar el personal a cargo.

ARTÍCULO 40. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación, deroga en su integridad todas aquellas que le sean contrarias, en especial la Resolución 2028 de 2018

Dada en Bogotá D.C., a los **07** de **NOV** de **2018**

PUBLIQUESE Y CUMPLASE


LOUIS KLEYNER LÓPEZ
Presidente

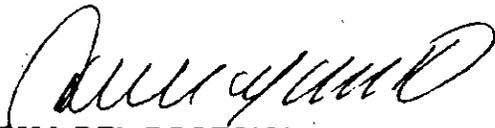
Para: Mario Hernán Delgado, Gerente de Proyectos Funcionales AF
Dimitris Rojas Arias, Coordinadora GIC Talento Humano
Copro: Iván Maldonado Ballester, Vicepresidente Administrativo y Financiero
Pro: Luis Diego Ramírez GUTIÉRREZ

 Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GETH-F-016
	PROCESO	GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	Versión: 003
	FORMATO	ACTA DE POSESIÓN	Fecha: 11/06/2015

ACTA N° 148

En la ciudad de Bogotá, D.C., se presentó en el Despacho de la **PRESIDENTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**, en uso de las facultades dadas en el numeral 26 del artículo 11 del Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011, **ANDRES MAURICIO ORTIZ MAYA**, identificado con la cédula de ciudadanía número **1.015.406.682**, con el fin de tomar posesión del cargo de **GERENTE DE PROYECTOS O FUNCIONAL** Código **G2** Grado **09**, para el cual se nombró mediante Resolución número 1783 de 2019, previo a lo cual juró respetar, cumplir y hacer cumplir la constitución y las leyes y desempeñar las funciones que le competen.

Este documento se suscribe a los 3 días de diciembre de 2019


FIRMA DEL POSESIONADO


FIRMA DE QUIEN POSESIONA

REPUBLICA DE COLOMBIA



LIBERTAD Y ORDEN

MINISTERIO DE TRANSPORTE

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. 1733

Por medio de la cual se hace un nombramiento ordinario en la Planta de Personal de la Agencia Nacional de Infraestructura

EL PRESIDENTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En uso de sus facultades legales y en especial las conferidas en el numeral 26 del artículo 11 del Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011.

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Nombrar con carácter ordinario a **ANDRES MAURICIO ORTIZ MAYA**, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 1.015.406.682 en el cargo de GERENTE DE PROYECTOS Y/O FUNCIONAL Código G2, Grado 09, del Despacho del Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura.

ARTÍCULO SEGUNDO. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

Dada en Bogotá D.C. a los 02 de DIC 2019

COMUNIQUESE Y CÚMPLASE

MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES
Presidente

Aprobó: Elizabeth Gómez Sánchez- Vicepresidenta Administrativa y Financiera
Revisó: Cesar Augusto García Montoya- Coordinador GT Talento Humano
Proyectó: Diego Ramírez