SEGUIMIENTO A PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

INFORME
DIRECCIÓN TECNICA

PROYECTO VIAL RUTA DEL SOL: SECTORES 1, 2 Y 3

Bogotá D.C., Marzo de 2013

TABLA DE CONTENIDO **Página**

1. INTRODUCCIÓN……. 3

2. ANTECEDENTES……. 3

3. PROYECTO VIAL "AUTOPISTA RUTA DEL SOL"……. 4

3.1. ALCANCE DEL PROYECTO SEGÚN CONPES 3571……. 5

4. ESTRUCTURACIÓN DEL PROYECTO…… 6

5. PROCESO LICITATORIO…… 7

6. MODIFICACIÓN DEL ALCANCE PARA EL SECTOR 3…… 8

7. ESTADO DEL PROYECTO…… 9

7.1. SECTOR 1: VILLETA – EL KORÁN…… 9

7.1.1 AVANCE DE OBRA…… 10

7.1.2 PROBLEMÁTICA TRAMO I: LICENCIAMIENTO AMBIENTAL Y OLA INVERNAL 2010 - 2011…… 11

7.1.3 ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN…… 15

7.1.4 AVANCE EN LA ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN…… 17

7.1.5 PROBLEMÁTICA TRAMO II, SAN MIGUEL – SAN RAMÓN BAJO: INTERFERENCIA CON REDES DE SERVICIOS…… 17

7.2. SECTOR 2: PUERTO SALGAR - SAN ROQUE…… 19

7.2.1 AVANCE DE OBRA…… 21

7.2.2 PROBLEMÁTICA LICENCIAMIENTO AMBIENTAL…… 22

7.2.3 PROBLEMÁTICA INTERFERENCIA CON REDES DE SERVICIOS…… 24

7.3. SECTOR 3: SAN ROQUE – YÉ DE CIÉNAGA; CARMÉN DE BOLÍVAR – VALLEDUPAR…… 25

7.3.1 AVANCE DE OBRA…… 26

7.3.2 PROBLEMÁTICA DE CONSULTA PREVIA CON COMUNIDADES…… 28

7.3.3 ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN…… 31

7.3.4 PROBLEMÁTICA DE GESTIÓN PREDIAL Y SOCIAL…… 32

8. CONCLUSIONES…… 32

INDICE DE TABLAS **Página**

Tabla 1. Perfil Topográfico…… 4
Tabla 2. Alcance del proyecto…… 6
Tabla 3. Aportes estatales Dic 2008…… 7
Tabla 4. Características generales…… 9
Tabla 5. Licencias ambientales…… 14
Tabla 6, 7 y 8. Comparativo de velocidades de operación y tiempos de operación…… 15
Tabla 9. Tramos y licencias…… 20
Tabla 10. Variantes y licencias…… 20
Tabla 11. Variantes de los tramos prioritarios…… 23
Tabla 12. Interferencia con Redes de Servicios…… 24
Tabla 13. Tramos sector 3…… 26

INDICE DE FIGURAS **Página**

Figura 1. Comité de estructuración…… 3
Figura 2. Autopista Ruta del Sol…… 5
Figura 3. Trazado contractual…… 12
Figura 4. Restricciones geológicas…… 13
Figura 5. Solución técnica propuesta…… 15
Figura 6. Centros poblados…… 30
Gráfica 1. Cronología de la gestión con el Ministerio del Interior para consulta previa con comunidades indígenas de la Sierra Nevada de Santa Marta…… 29

INFORME DE SEGUIMIENTO PROYECTO VIAL RUTA DEL SOL

1. INTRODUCCIÓN

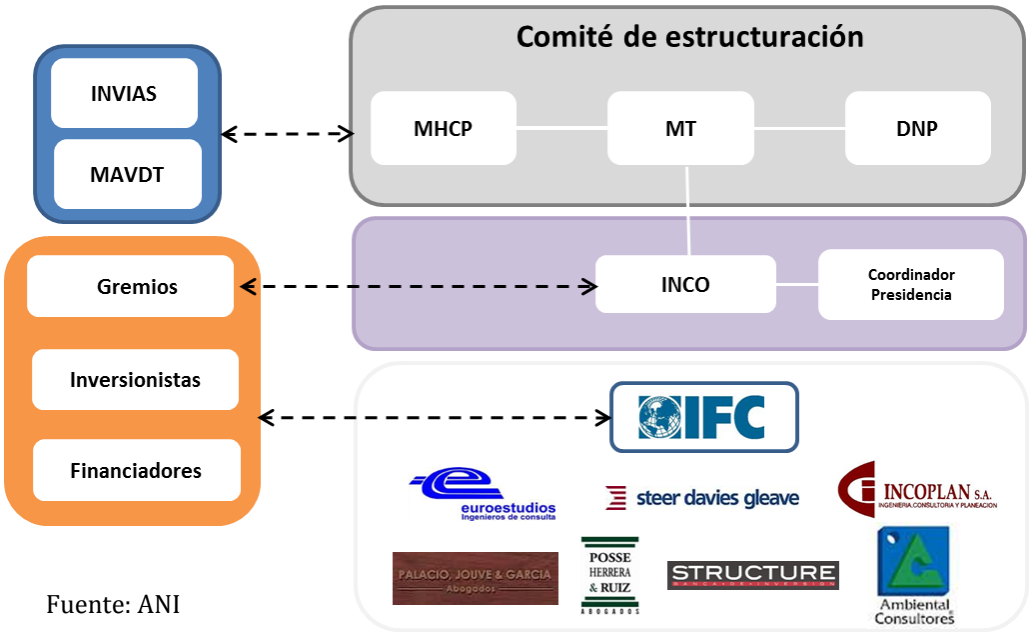
El proyecto vial Ruta del Sol es considerado uno de los de mayor envergadura de Colombia con un total de 1.071 Kilómetros, pretende mejorar la conexión vial desde el centro del país con la Costa Atlántica, a través del corredor Bogotá (El Cortijo) – Villeta – Puerto Salgar – San Alberto – Santa Marta, definido y priorizado en documento CONPES 3571 de 2009.

El presente informe tiene como objetivo analizar el proyecto vial de Ruta del Sol, para comprender la importancia del mismo, ya que traza un antes y un después en la generación de las concesiones viales del país. Para esto es necesario realizar un pequeño recorrido a través de los tres (3) sectores en los que está dividido este "megaproyecto", conocer sus generalidades y, luego analizar los distintos puntos de vista de cada uno de los actores, para profundizar en el tema y obtener conclusiones.

2. ANTECEDENTES

El INCO (ahora ANI) y la Corporación Financiera Internacional - IFC[1], suscribieron un convenio el 18 de octubre de 2007, para desarrollar un modelo de concesión que promoviera la participación de inversionistas institucionales y financistas locales y mejorara la eficiencia de los procesos de licitación.

Figura 1. Comité de Estructuración



Fuente: ANI

[1] Por sus siglas en inglés: International Finance Corportation - IFC

Dicha estructuración terminó en marzo de 2009 y en ese momento el Gobierno Nacional declaró de importancia estratégica el Proyecto Vial "Autopista Ruta del Sol", mediante el documento Conpes 3571 de 2009[2], el cual tiene como objetivos fundamentales: *i) Mejorar la infraestructura vial para incrementar la competitividad, promover el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de los colombianos, ii) Crear un modelo de concesión replicable que atraiga financiamiento de largo plazo, iii) Optimizar el uso de los recursos públicos y asignaciones de riesgos, iv) Consolidar mejores prácticas en los procesos de licitación, y v) Ejecutar un proceso de licitación ágil, eficiente y transparente.*

3. PROYECTO VIAL "AUTOPISTA RUTA DEL SOL"

Este proyecto consta de una vía en doble calzada que unirá el interior de Colombia, desde el municipio de Villeta en Cundinamarca con Ciénaga en Magdalena, atravesando ocho departamentos y 39 municipios del país, con una longitud total de 1.071 km, incrementando la competitividad, promoviendo el crecimiento económico y reduciendo el tiempo de recorrido empleado actualmente entre Bogotá y la costa atlántica.

Por su magnitud y complejidad el Gobierno Nacional, sectorizó la "Autopista Ruta del Sol" en tres partes como se observa en la gráfica siguiente así:

- ✓ **Sector 1.** Corredor nuevo (78.3 Km.): Construcción de doble calzada entre Villeta – El Korán (7 Km. Norte de Puerto Salgar).

- ✓ **Sector 2.** Corredor existente (528 Km.): Intervención prioritaria, mejoramiento y segunda calzada entre Puerto Salgar – San Roque.

- ✓ **Sector 3.** Corredor existente (465 Km.) Intervención prioritaria, mejoramiento y segunda calzada de:
  - San Roque – Yé de Ciénaga
  - Carmen de Bolívar – Bosconia – Valledupar

Con una clasificación del perfil topográfico del trazado a lo largo del citado corredor se presenta en el siguiente cuadro:

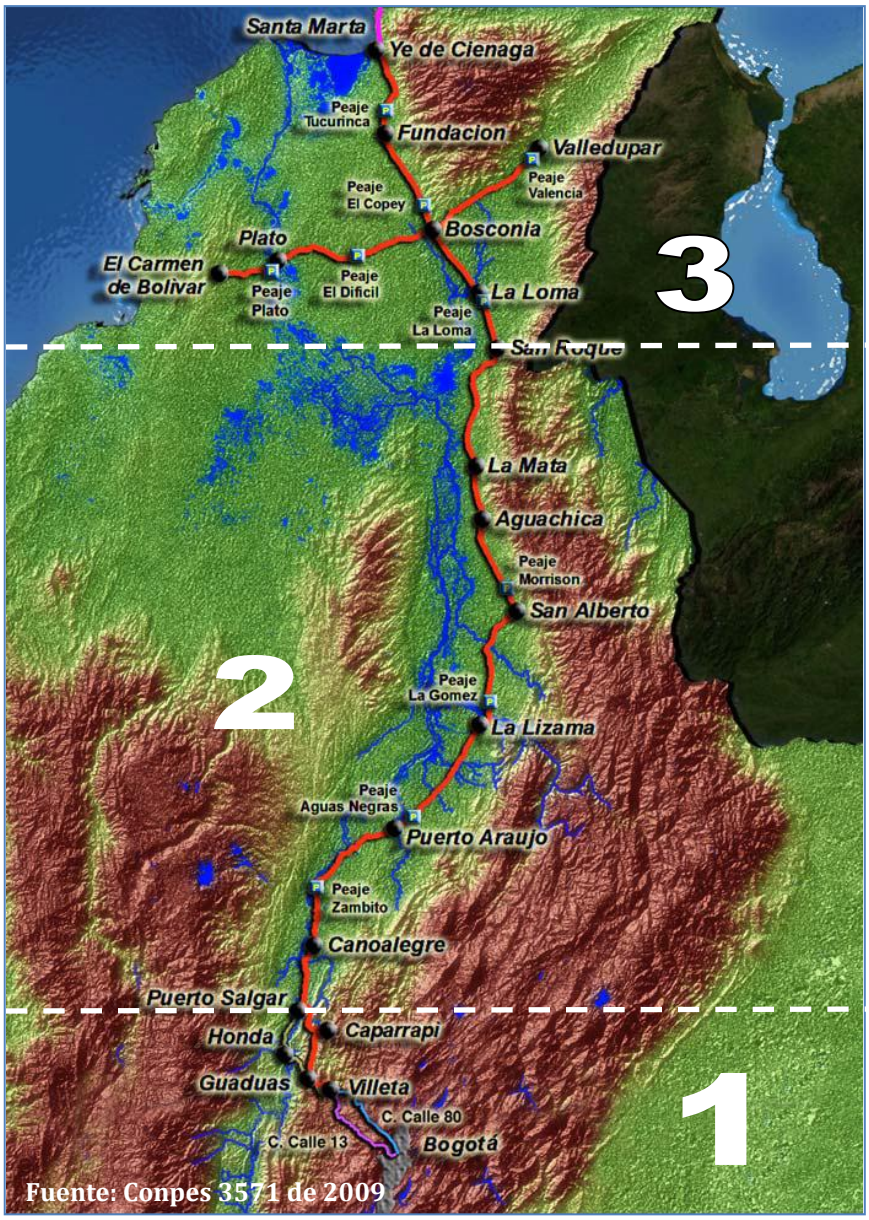
Tabla 1. Perfil topográfico del proyecto

Caracterización	Longitud (km)
Tramo Montañoso	61
Tramo Ondulado	184
Tramo Plano	826
Total	**1.071**

Fuente: Conpes 3571 de 2009

[2] CONPES 3571 de 2009: IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO VIAL "AUTOPISTA RUTA DEL SOL"

Figura 2. Autopista Ruta del Sol



Fuente: Conpes 3571 de 2009

3.1 ALCANCE DEL PROYECTO SEGÚN CONPES 3571

- Rehabilitación y mejoramiento de la vía existente entre Puerto Salgar – San Roque - Yé de Ciénaga y Carmen de Bolívar - Valledupar. Así como, las intervenciones destinadas al mejoramiento de la transitabilidad en la vía, aumentando la velocidad de diseño a 100km/h.

- Construcción de segunda calzada en los tramos Puerto Salgar – San Roque – Yé de Ciénaga y Bosconia – Valledupar, dado el alto volumen de tráfico en algunos tramos y las expectativas de crecimiento. Sin embargo, la construcción de la

segunda calzada en el tramo Carmen de Bolívar – Bosconia estará sujeta a las siguientes condiciones: i) que el concesionario cuente con los diseños definitivos (diseños que deberán ser realizados cuando el Tránsito Promedio Diario Anual de la vía supere los 4.000 vehículos); y ii) que el Tránsito Promedio Diario Anual de la vía supere los 4.500 vehículos.

- Construcción de nueva vía en doble calzada entre Villeta y El Korán, solucionando el problema de capacidad en la vía existente en ese sector. La velocidad de diseño de la nueva carretera es de 80km/h en el tramo Villeta - Guaduas y de 90km/h en el tramo Guaduas - El Korán, que representa una mejora sustancial en especificaciones con respecto a la carretera existente, que tiene una velocidad de diseño de 30km/h.

- Operación y mantenimiento para asegurar el buen estado de la vía en el largo plazo, las cuales estarán a cargo del Concesionario del proyecto. Las actividades de este componente incluyen la ejecución del mantenimiento rutinario y periódico del corredor, con el propósito de conservar las condiciones óptimas para la transitabilidad en la vía de acuerdo con especificaciones técnicas mínimas definidas.

Tabla 2. Alcance del proyecto

Tramo	Longitud	Calzada	Nivel de Intervención
Puerto Salgar – Bosconia - Carmen de Bolívar - Bosconia - Valledupar	862.5 km	Sencilla	Rehabilitación y Mejoramiento de vía existente
Puerto Salgar – Ye de Ciénaga - Carmen de Bolívar - Bosconia – Valledupar	Hasta 993 km	Segunda	Expansión de capacidad (Sujeto a niveles de tráfico)
Villeta – Puerto Salgar	78.3 km	Doble Calzada	Construcción de Nueva Vía
Dindal – Caparrapí	18 km	Sencilla	Pavimentación
Carretera Actual y Obras Nuevas	1,071 km		Operación y mantenimiento

Fuente: Conpes 3571 de 2009

4. ESTRUCTURACIÓN DEL PROYECTO

Para el Sector 1, se contempló un contrato de concesión a 7 años, donde los primeros 4 años, corresponden a la ejecución del alcance del contrato, y los últimos 3 años, a la operación y mantenimiento rutinario de las obras ejecutadas. A partir del cuarto año, el concesionario tendrá a su cargo la operación de las casetas de cobro que se instalen y el recaudo de los peajes en las mismas durante estos tres años[3].

[3] Los recursos recaudados por este concepto, netos del descuento de los costos asociados al recaudo y operación de peajes y servicios complementarios, serán consignados en una subcuenta especial del fideicomiso del proyecto. El INCO será el único beneficiario de los recursos consignados en esta subcuenta, que deberán ser destinados a financiar los aportes estatales del proyecto. CONPES 3571 de 2009

Al ser una vía nueva, la proyección del tráfico tenía mayor incertidumbre, por lo que el Gobierno Nacional tomó la decisión de suprimir el riesgo de demanda del contrato de concesión del Sector 1, es decir que la fuente de remuneración del concesionario en este sector serían los recursos de aportes estatales por valor máximo de un billón novecientos treinta y un mil quinientos ochenta y siete millones de pesos ($1.931.587.000.000) constantes de 2008, que estarían vinculados con avances en las actividades de preconstrucción y construcción.

Para los sectores 2 y 3, se contemplaron contratos de concesión cuya duración dependería del término en el que se alcanzara el Valor Presente Neto de Ingresos combinados de peaje y aportes estatales, solicitado por el adjudicatario. Para ambos sectores se estimó un plazo de 20 años, donde en los primeros 6 años serían para la realización de la obra, incluyendo un año de preconstrucción. Para la ejecución del alcance del contrato se estimó la necesidad de financiación de aportes estatales por tres billones quinientos cuarenta mil ciento veintitrés millones de pesos ($3.540.123.000.000) constantes de 2008 para el Sector 2, y dos billones cuarenta y dos mil trecientos cuarenta y cinco millones de pesos ($2.042.345.000.000) constantes de 2008 para el Sector 3.

En estos contratos, los aportes a los concesionarios serían entregados contra el cumplimiento a satisfacción de hitos parciales de obra, de 10 kilómetros, a partir del inicio de la concesión.

5. PROCESO LICITATORIO

En la estructuración se dividió el proyecto en tres sectores, sin embargo en el proceso licitatorio se permitió la participación de un mismo inversionista en uno, en dos o en los tres sectores. La variable de adjudicación para los Sectores 2 y 3 fue la de menor valor presente neto, en pesos de 2008, de la combinación de flujos de ingresos percibidos por recaudo y peajes como por aportes estatales. Y para el Sector 1, la adjudicación del proyecto se dio en función del menor valor presente neto de aportes estatales solicitados por los proponentes.

Se inició el proceso licitatorio el 27 de octubre de 2009, para entregar en concesión los tres sectores anteriormente descritos. El resultado de dicho proceso, fue la adjudicación de los Sectores 1 y 2, el 15 de diciembre de 2009. Los valores adjudicados se aprecian en la tabla siguiente:

Tabla 3. Aportes Estatales Cifras en millones de diciembre 31 de 2008

Sectores	Aprobados	Oferta	Diferencia
Sector 1	1.931.587	1.542.264	389.323
Sector 2	3.540.123	3.540.123	-
Total	5.471.710	5.082.387	389.323

Fuente: Conpes 3643 de 2010

La licitación para el Sector 3 fue declarada desierta, debido a que solo se presentó un proponente, el cual no cumplió con los requerimientos establecidos en el proceso.

Interesados en mantener la integralidad del proyecto, y dada la baja afluencia de proponentes interesados en el sector 3, el Gobierno Nacional se vio en la necesidad de revisar las condiciones, alcances y términos establecidos para este Sector. Teniendo en cuenta que el proyecto se estructuró entre octubre de 2007 y marzo de 2009, fueron revisados y actualizados los aspectos establecidos en el documento CONPES 3643 de 2010 modificación al documento CONPES 3571: "Importancia estratégica del proyecto vial Autopista Ruta del Sol".

6. MODIFICACIÓN DEL ALCANCE PARA EL SECTOR 3

De las revisiones y actualizaciones realizadas por el Inco y la IFC, se pudo concluir, i) Disminución de los ingresos proyectados para este sector, debido a la reducción de volúmenes de tráfico presentados en el año 2009 y a las menores proyecciones de crecimiento económico establecidas por MHCP; ii) al actualizar la información, se obtuvieron mayores cantidades de obra; y iii) en el tramo Valledupar – Bosconia no se requiere aumento de la capacidad de la vía.

La modificación del alcance se puede resumir en un incremento de los aportes estatales para este sector, pasando de $2.042.345 millones a $2.431.667 millones constantes de 2008. Ese incremento del 16% que representan $389.323,2 es igual a los aportes estatales que se presentó en la licitación para el Sector 1, por lo que estos mayores aportes para el Sector 3 no representaron un mayor valor de aportes estatales para el proyecto "Ruta del Sol" como un todo.

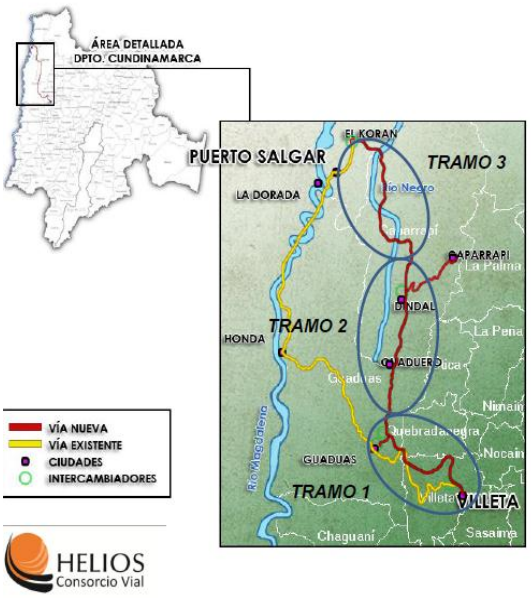
De igual forma, en los criterios que condicionan la construcción de la segunda calzada en el tramo Carmen de Bolívar – Bosconia – Valledupar, los cuales quedaron de la siguiente manera: i) disponibilidad de recursos presupuestales adicionales; ii) la realización de los diseños definitivos, una vez el TPDA de la vía supere los 4.000 vehículos para el tramo Carmen de Bolívar – Bosconia y los 4.500 vehículos para el tramo Bosconia – Valledupar y iii) al inicio de las obra, cuando el TPDA supere los 4.500 vehículos para el tramo Carmen de Bolívar-Bosconia y los 5.000 vehículos para el tramo Bosconia-Valledupar.

Finalmente, el proceso licitatorio para el Sector 3 dio apertura el 10 de marzo de 2010 y se adjudicó el 21 de julio de 2010, con un valor de $2.079.953 millones de pesos de 2008. A este proceso se presentaron siete propuestas de las cuales cinco fueron admisibles.

7. ESTADO DEL PROYECTO

7.1 SECTOR 1: VILLETA – EL KORÁN

A. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN			
CONCESIÓN RUTAL DEL SOL - SECTOR 1		**CONTRATO 002 DE ENERO DE 2010**	
CONCESIONARIO	**CONSORCIO VIAL HELIOS**		
COMPOSICION ACCIONARIA	Carlos Alberto Solarte, 25%		
	Conconcreto S.A., 25%		
	IECSA S.A., 25%		
	Css Constructores S.A., 25%		
GENERACIÓN	TERCERA		
B. FECHAS IMPORTANTES			
Fecha de suscripción	14 de enero de 2010		
Fecha de terminación	1 de enero de 2017		
Fecha acta de inicio	8 de junio de 2010		
Plazo actual estimado del contrato	7 años		
Inicio Etapa Preconstrucción	9 de junio de 2010		
Inicio Etapa Construcción	9 de junio de 2011		
Inicio Etapa Operación y Mantenimiento	9 de junio de 2014		
C. VALOR DEL CONTRATO (dic/11) Miles de Millones			
Valor inicial contractual	$ 1.050		
Valor inicial de Ingreso Esperado	N/A		
Valor adiciones	-		
Valor de Ingreso Esperado	N/A		
D. VALOR DE VIGENCIA FUTURAS ($dic/2011) Miles de Millones		**Año Inicial**	**Año de Terminación**
Valor Total Aportes Estatales Comprometidos	$ 1.683,54	2011	2016
E. DATOS TÉCNICO BÁSICO DE LA CONCESIÓN			
Longitud concesionada O-D (km)	**DC contratada (km)**	78,3	**DC en operación (km)**
97,9	**DC construida (km)**	0	0
Rehabilitación contratada (km)	16,9	**Rehabilitación ejecutada (km)**	0



Fuente: Datos ANI, elaboración CCI

El Sector 1: Villeta – El Korán, esta dividido en tres tramos, dos de los cuales ya cuentan con licencia ambiental.

Tabla 4. Características generales

Tramo	Sitio	L (Km)	Velocidad (km/h)	#Puentes/ Viaductos	L (m)
I	Villeta - San Miguel	21,6	80	17	3.535
II	San Miguel – San Ramón Bajo	30,1	80 - 90	17	1.553
III	San Ramón Bajo - El Korán	27,0	90	12	1.555
	Total	**78,68**		**46**	**6642**

Fuente: Datos Consorcio Vial Helios, elaboración CCI

7.1.1 AVANCE DE OBRA

Las obras iniciaron así:

Cortesía: Consorcio Vial Helios

- Tramo 2- Diciembre de 2011
- Tramo 3- Mayo de 2012
- 75% de los predios adquiridos equivalentes a 42 Km de la doble calzada
- 650 Equipos mayores en obra
- 2 Plantas de producción de concreto
- 5 Plantas de trituración
- 1 Planta de producción de concreto asfáltico

- 2 Campamentos de habitación para 1800 personas
- Movimiento de tierras en desarrollo. 5 millones de m^3 removidos equivale al 25%.
- Trabajos en doble turno, 24 horas de producción
- 34 puentes en ejecución, más de 50.000 m^3 de concreto colocado. 20 puentes corresponden al tramo II y 14 al tramo III.
- 12 Km de doble calzada preparados para recibir la estructura de pavimento.

Cortesía: Consorcio Vial Helios

Cortesía: Consorcio Vial Helios

- 45 frentes de obra, 3.100 trabajadores directos.
- Obras ejecutadas superan los 200.000 millones de pesos.
- La pavimentación de la vía al municipio de Caparrapí presenta un avance del 100%.

El consorcio espera finalizar los trabajos, así:

- En diciembre de 2013, entregar la totalidad de los30 Km construidos del Tramo 2
- En abril de 2014, entregar la totalidad de los 27 Km construidos del Tramo 3

7.1.2 PROBLEMÁTICA TRAMO I: LICENCIAMIENTO AMBIENTAL Y OLA INVERNAL 2010 - 2011

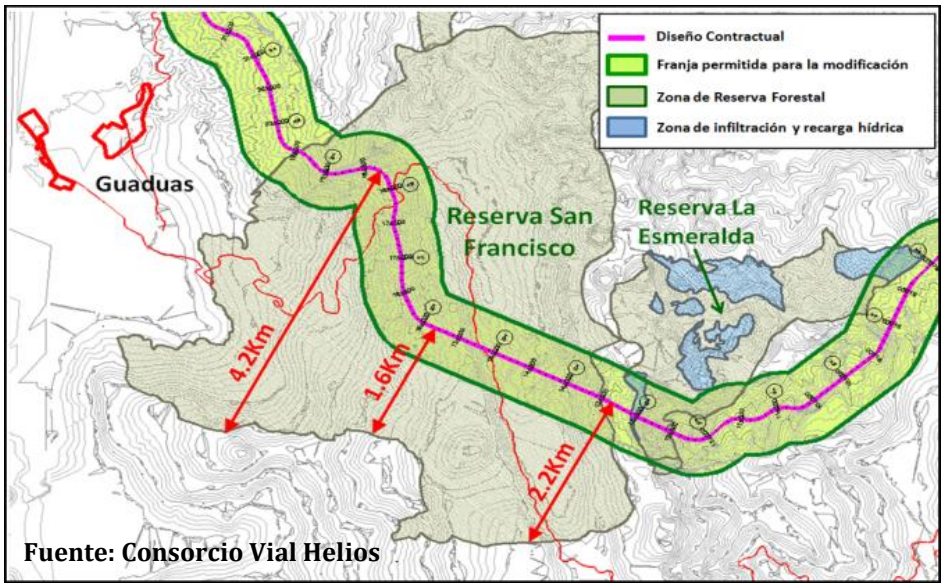
Los principales problemas del Sector 1, se han presentado con la expedición de la licencia ambiental, ya que el contrato de concesión fue adjudicado bajo el supuesto de no requerir la presentación de Diagnóstico Ambiental de Alternativas - DAA, teniendo en cuenta el auto 636 de 2009 del MAVDT, e igualmente bajo el entendido de la existencia de una Licencia Ambiental otorgada al INVIAS para la construcción de la vía Tobia Grande - Puerto Salgar (antiguo COMMSA) la cual sería cedida, según el concepto jurídico realizado por los estructuradores.

Teniendo esto en cuenta, el concesionario Helios inicia los trámites para obtener la licencia el 26 de abril de 2010 con la solicitud al MAVDT de pronunciarse sobre la necesidad del Diagnóstico Ambiental de Alternativas – DAA para el sector 1. Pasados seis meses, el ministerio finalmente se pronuncia ratificando la no necesidad de un DAA, por lo que se inicia el trámite administrativo para obtener la licencia ambiental el 8 de noviembre de 2010.

El 19 de enero de 2011, el consorcio Helios informa al ministerio que el proyecto afectará la Zona de Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Hidrográfica del río San Francisco, en el tramo I: Villeta – San Miguel, por lo que hace entrega del estudio técnico y solicita la sustracción de las áreas que serán intervenidas. Al momento de la licitación, el informe de estudio ambiental en el Anexo A-4 Áreas Sensibles, entregado por Ambiental Consultores, decía: *"A lo largo de la zona de estudio no se encuentran zonas sensibles que puedan ser afectadas por el proyecto. No se hallan zonas de reserva,*

parques, o humedales"; concluía el documento que en caso de existir se debería solicitar la sustracción del área a intervenir.

Figura 3. Trazado contractual



Fuente: Consorcio Vial Helios

Teniendo en cuenta lo anterior, el concesionario solicita fraccionamiento de la licencia ambiental en dos actos administrativos, en dos ocasiones, la primera el 18 de octubre de 2011 quedando un acto para el tramo I y un acto para los tramos II y III; la segunda y definitiva el 3 de noviembre de 2011, la cual queda en firme el 29 de noviembre de 2011, así:

i. Iniciar trámite para la licencia ambiental del tramo II
ii. Iniciar trámite para la licencia ambiental de los tramos I y III

Finalmente, un año y siete meses después de iniciado el trámite por parte del concesionario, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA otorga licencia ambiental para el tramo II el 30 de noviembre de 2011 con la resolución 140.

Para los tramos I y III, el nuevo trámite inicia el 29 de noviembre de 2011. El consorcio nuevamente solicita fraccionamiento de la licencia el 15 de diciembre de 2011, en dos actos administrativos, uno para el tramo I y otro para el tramo III, adjuntando el Acuerdo No. 025 del 28 de noviembre de 2011 emitido por la CAR, en el cual se sustrae del Distrito de Manejo Integral Cuchilla de San Antonio – Laguna de Coco, la franja de 9,7 km del sector Villeta – El Korán pertenecientes al tramo III, con este acuerdo es posible continuar con el proceso de evaluación para determinar la viabilidad del tramo III, por lo que ANLA no ve necesario el fraccionamiento de la licencia.

Con la Resolución 0319 del 16 de marzo de 2012, la Dirección de Bosques, Biodiversidad y Servicios Eco sistémicos del Ministerio de Ambiente, negó la solicitud

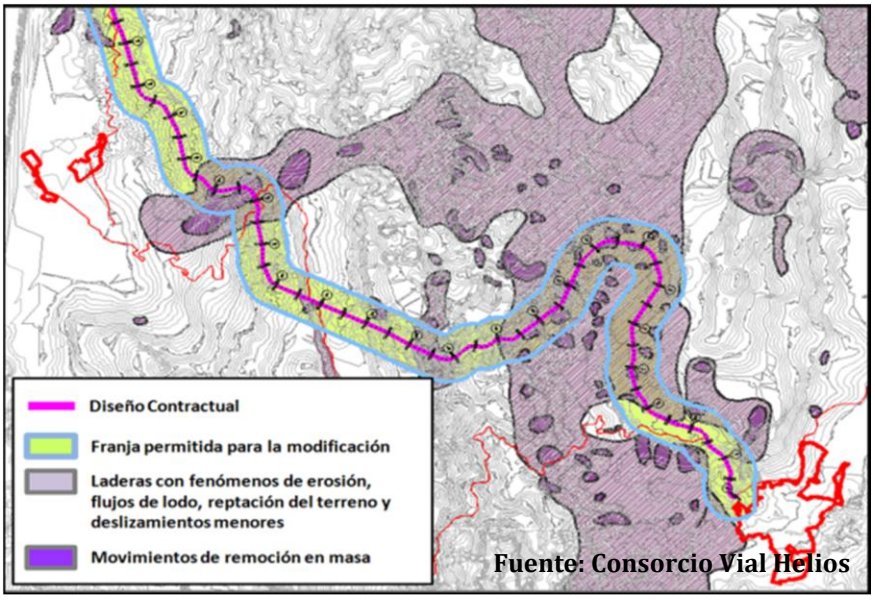
de sustracción definitiva de 35,48 ha de la Zona de Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Hidrográfica del río San Francisco.

Al no autorizarse la sustracción del área a intervenir, no se puede adelantar algún tipo de intervención en el tramo I del proyecto, ya que es el que se encuentra en dicha franja de la zona de reserva.

Otro de los problemas de este sector son las restricciones geológicas, haciendo imposibles de eludir con el trazado contractual, el deslizamiento de San Francisco, en estado activo, ubicado en la cabecera del municipio de Guaduas. Igualmente, el trazado se localiza dentro de las formaciones de rocas blandas y coluvión, altamente susceptible a fenómenos de inestabilidad y remoción en masa.

Sin embargo, según el informe[4] entregado por Ambiental Consultores, el aspecto geológico y geotécnico no presentaba manejos especiales diferentes a buenas prácticas de construcción y una adecuada implementación de medidas de manejo ambiental tradicionales. No obstante, reconociendo las características del alineamiento y los resultados obtenidos en el sentido de que este presenta un total de 55,3 km en condición de riesgo alto, es necesario considerar en la formulación de las cantidades de obra asociadas al movimiento de tierras, un incremento que permita contar con una reserva de presupuesto para la ejecución del proyecto. Así mismo, la verificación en campo evidenció tres puntos específicos con riesgo muy alto debido a la presencia de movimientos de tierras en las zonas de Villeta (K1+025) y Caparrapí (K51+045, K55+065). Estos puntos se encontrarían incluidos en la reserva de presupuesto expuesto anteriormente.

Figura 4. Restricciones geológicas



Fuente: Consorcio Vial Helios

[4] Análisis de Riesgo Geotécnico Proyecto Ruta del Sol. Tramo Tobía Grande - Puerto Salgar. TAU, Sánchez Herrera, Ambiental Consultores Cía. Ltda.

Finalmente, la ANLA emite la Resolución No. 227 el 17 de abril de 2012 donde otorga la licencia ambiental para el tramo III: San Ramón Bajo – El Korán y, no autoriza al consorcio la ejecución del proyecto vial en el tramo I: Villeta – San Miguel, por lo que el concesionario deberá presentar la información relacionada con la solución técnica y las medidas de manejo ambiental que correspondan, para evitar la afectación de la Zona de Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Hidrográfica del Río San Francisco y solicitar modificación para poder obtener la licencia para el tramo I.

Tabla 5. Licencias Ambientales

Tramo	Sitio	Licencia Ambiental
I	Villeta – San Miguel	Se declaró no viable
IIA	San Miguel – Guaduero	Resolución 140 del 30 de noviembre 2011
IIB	Guaduero – San Ramón Bajo	
III	San Ramón Bajo - El Korán	Resolución 227 del 17 de abril 2012

Fuente: Elaboración CCI

En resumen la Resolución 0227 del 17 de abril de 2012 emitida por la ANLA establece lo siguiente:

- No admite la sustracción de la Zona de Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Hidrográfica del Rio San Francisco.

- El Plan de Ordenamiento territorial - POT del municipio de Guaduas declara el ecosistema de esta reserva como estratégico, por cuanto es el sistema de aprovisionamiento de agua para este municipio. Se encuentra en curso una acción popular interpuesta por la comunidad de este municipio relacionada con la afectación de la Reserva.

- El trazado definitivo debe evitar la afectación de la Zona de Reserva de la Esmeralda.

- El bosque sub andino que se encuentra en la Zona de Reserva está conformado por especies amenazadas y en veda. No se levanta la veda de estas especies.

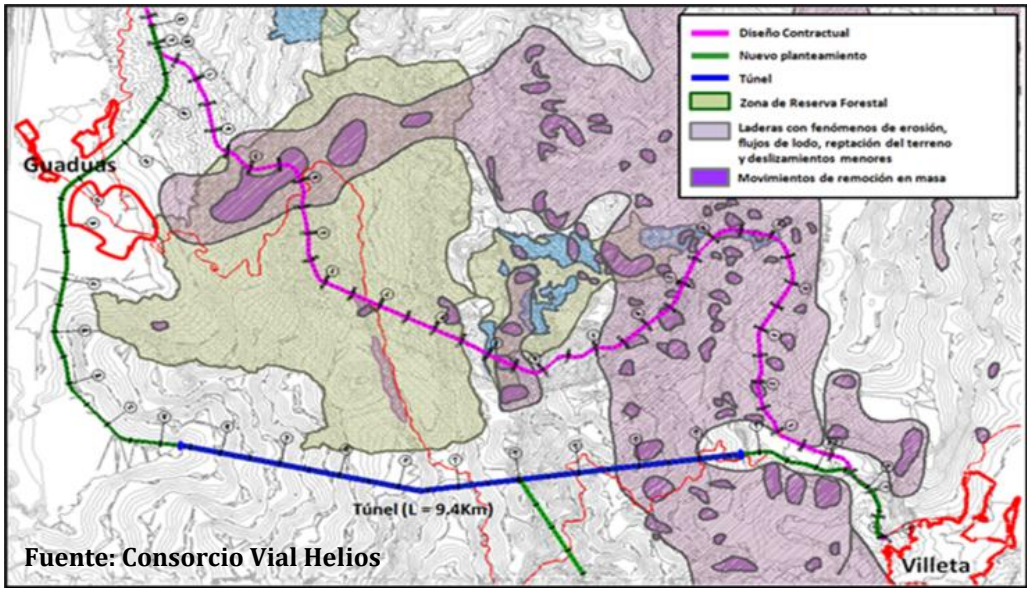
- Las condiciones geológicas y geotécnicas del terreno en el que se proyecta el Tramo 1 (Villeta – Guaduas) ponen en riesgo la estabilidad de la obra que se construya, requiriendo en su vida útil la aplicación de un programa de Monitoreo, Reparación, Refuerzo o Reconstrucción de dichas obras.

- Los sitios críticos, deslizamientos activos y otras zonas susceptibles a movimientos en masa, deben eludirse en el trazado que se construya.

7.1.3 ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN

Resultado de los estudios técnicos realizados por el concesionario se concluye que con este trazado no es posible garantizar la estabilidad y la seguridad de la vía, tal como lo solicita la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, para la expedición de la licencia. Por lo que el consorcio vial Helios en cumplimiento a lo solicitado por la Autoridad Ambiental, recomienda una solución técnica construible en un período de 5 años y, que cumple según ellos los requisitos de licenciamiento uno a uno.

Figura 5. Solución técnica propuesta



Fuente: Consorcio Vial Helios

La solución técnica que se recomienda consiste en un túnel de 9,4 km de longitud, que cruza la cordillera a 1,000 metros sobre el nivel del mar, disminuyendo notablemente los tiempos y costos de operación vehicular.

En las tablas siguientes, se puede observar el comparativo realizado entre el Planteamiento 5, que fue la alternativa presentada por el concesionario, el Corredor base que es el establecido en el contrato y la vía existente.

Tablas 6, 7 y 8. Comparativo de velocidades de operación y tiempos de operación

Corredor	Longitud (km)	Velocidad de operación por tipo de vehículo (km/h)		
		Autos	Buses	Camiones
Planteamiento 5	23	82 km/h	76 km/h	73 km/h
Corredor Base	30	62 km/h	35 km/h	24 km/h
Vía existente	52	31 km/h	28km/h	18 km/h

Corredor	Longitud (km)	Tiempo recorridos por tipo de vehículo (min)		
		Autos	Buses	Camiones
Planteamiento 5	23	17 min	18 min	19 min
Corredor Base	30	29 min	51 min	75 min
Vía existente	52	101 min	111 min	178 min

Corredor	Longitud (km)	Comparativo Planteamiento 5 vs. Corredor Base		
		Autos	Buses	Camiones
Reducción en tiempos de recorrido (min)	23	-12	-33	-56
Ahorro en tiempos de operación (%)	30	42%	65%	75%

Fuente: Consorcio Vial Helios

Los beneficios de la solución se describen a continuación:

- ✓ Se minimiza la vulnerabilidad de la vía a los fenómenos climáticos, así como la exposición y susceptibilidad ante las condiciones geológicas y geotécnicas.
- ✓ No se alteran en superficie las Zonas de Reserva, ni se afectan las especies en veda.
- ✓ Se ofrecen mejores condiciones para el cruce de las fallas existentes.
- ✓ Su construcción no implica una posterior reconstrucción.
- ✓ Se disminuyen los tiempos de viaje. Mientras que en el trazado contractual un camión recorrerá el tramo en 75 minutos, en la solucione presentada lo hará en 20 minutos o menos.
- ✓ En la operación vehicular se alcanza un ahorro aproximado a los 3 billones de pesos en un horizonte de 15 años respecto del corredor contractual y cerca de 2 billones de pesos por cada 5 años.
- ✓ Se conecta de manera segura la ciudad de Bogotá con el oriente y el norte del país, aumentando por ende la competitividad de la región y el país, ante los retos de los tratados comerciales suscritos.
- ✓ Los costos por mantenimiento y reconstrucción de la vía se disminuyen notablemente.
- ✓ Su licenciamiento ambiental se presenta dentro de la modificación al trámite inicial, sin que se requiera un proceso completamente nuevo.

7.1.4 AVANCE EN LA ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN

No se ha podido avanzar en la solución, debido a que la ANI y el concesionario, tienen interpretaciones diferentes sobre los alcances de los pronunciamientos de la ANLA, para el tramo I.

Mientras la ANI señala que el consorcio tiene aprobada la licencia para la totalidad del sector entre Villeta y Guaduas, pero "está condicionada" a la presentación de las obras de mitigación, y descarta de plano cambiar el trazado mediante la construcción del túnel de 9 km de longitud, el concesionario asegura que la licencia –expedida en abril y ratificada en agosto- no establece dichas obras y tampoco autoriza la intervención de una zona de reserva natural ni de un sector de deslizamientos ni levanta la veda para especies vegetales en riesgo de extinción. Por lo que lo único viable que el concesionario ve, es salirse de la franja de los 500 m establecidos en el contrato.

Por último, las partes de común acuerdo convocarán un Panel de Expertos Internacional, con el fin de que emitan un concepto técnico vinculante y definitivo para dar solución a la discusión asociada al Tramo I. La ANI y el concesionario elaboraron unos términos de referencia para la selección del mismo, en donde se formularon ocho (8) preguntas, cuatro por parte de la ANI y cuatro por parte del concesionario, en las cuales debe darse respuesta a: si la ola invernal de 2010 - 2011 afectó el trazado contractual, de tal forma que no es viable su construcción y operación.

Las firmas propuestas para conformar el panel de expertos y que ya manifestaron estar interesadas en participar son: por la ANI, Atkins firma inglesa y por el concesionario, 3G firma austriaca. Una vez seleccionada la firma, esta tiene máximo tres (3) meses para entregar el concepto técnico, con el cual se espera dar solución al problema presentado en el tramo I del sector 1.

7.1.5 PROBLEMÁTICA TRAMO II, SAN MIGUEL – SAN RAMÓN BAJO: INTERFERENCIA CON REDES DE SERVICIOS

El concesionario Consorcio Vial Helios se vio en la necesidad de dejar constancia ante la ANI, de la imposibilidad de iniciar obras por motivos de Fuerza Mayor en el traslado de la redes de servicios públicos con dos empresas del sector de hidrocarburos Ecopetrol S.A. y Pacific Stratus Energy - PSE.

CRUCE No. 27 EN EL K 60+000
Tubería en zona de corte

Aunque ambas empresas son del sector de hidrocarburos la problemática es distinta debido a su naturaleza, una mixta y la otra privada.

El principal inconveniente con **Ecopetrol S.A.** radica en que mediante Escritura Pública No. 5344 de 1960 adquirió los derechos inmobiliarios sobre el Poliducto Salgar – Mansilla y el Propanoducto Salgar – Vista Hermosa desde hace más de 50 años, por lo que condiciona a la firma de un acuerdo de Derecho de Vía Compartido - DDVC con la ANI, la autorización del traslado de sus redes; a lo que la ANI se opone rotundamente y no accede a firmar el acuerdo de DDVC con Ecopetrol, diciendo que se debe cumplir lo estipulado en la Resolución 063 de 2003, "*Por la cual se fija el procedimiento para el trámite y otorgamiento de permisos para la ocupación temporal mediante la construcción de accesos, de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, cruce de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, en la infraestructura vial nacional de carreteras concesionadas".*

Por lo que el concesionario queda imposibilitado para ejecutar las obras de traslado de redes en una longitud de 1500 m entre el K43+200 y K46+200, debido a la existencia de una contraposición de intereses entre entidades estatales para definir la titularidad del derecho de vía.

Por otro lado, la dificultad presentada con la empresa **Pacific Stratus Energy - PSE** se debe principalmente al incumplimiento de la Resolución 063 de 2003. La interferencia se presenta con las redes de recolección en el tramo Guaduas (K21+600) – Guaduero (K51+700), que son de carácter privado por no hacer parte de un oleoducto, como lo dice la Resolución 18 1258 de 2010 del Ministerio de Minas y Energía.

Teniendo en cuenta lo anterior, Pacific Stratus Energy es quien debió iniciar los trámites para el traslado de las redes de recolección ante la ANI dando cumplimiento a la Resolución 063 de 2003. Sin embargo, luego de más de un año de gestiones no lo

ha hecho. Por lo que el concesionario queda imposibilitado para iniciar las obras debido al incumplimiento de PSE responsable del traslado de las redes.

Al no tener un acuerdo con ninguna de estas dos entidades, el concesionario con base en lo establecido en las secciones 7.08 y 17.02 del contrato de concesión dejó constancia a la Entidad[5], de la constitución de FUERZA MAYOR en el traslado de Redes de Servicios Públicos con ECOPETROLS.A. y de PACIFIC STRATUS ENERGY, toda vez que ha transcurrido más de un (1) año desde que se inició el trámite de solicitud de traslado de las redes; al constituirse la fuerza mayor, es necesario que la ANI, la Interventoría y el concesionario ajusten el plan de obras al nuevo escenario, tal como lo dice el contrato de concesión.

7.2 SECTOR 2: PUERTO SALGAR - SAN ROQUE

A. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN			
CONCESIÓN RUTAL DEL SOL - SECTOR 2		**CONTRATO 001 DE ENERO DE 2010**	
CONCESIONARIO	**CONCESIONARIA RUTA DEL SOL 2**		
COMPOSICION ACCIONARIA	Constructora Norberto Odebrecht S.A., 25,01%		
	Odebrecht Investimentos em Infraestructura Ltda., 37%		
	Estudios y Proyectos del Sol – EPISOL S.A., 33%		
	Css Constructores S.A., 4,99%		
GENERACIÓN	TERCERA		
B. FECHAS IMPORTANTES			
Fecha de suscripción	14 de enero de 2010		
Fecha de terminación	5 de abril de 2030		
Fecha acta de inicio	5 de abril de 2010		
Plazo actual estimado del contrato	20 años		
Inicio Etapa Preconstrucción	5 de abril de 2010		
Inicio Etapa Construcción	7 de junio de 2011		
Inicio Etapa Operación y Mantenimiento	9 de junio de 2016		
C. VALOR DEL CONTRATO (dic/11) Miles de Millones			
Valor inicial contractual	$ 2.286.100		
Valor inicial de Ingreso Esperado	N/A		
Valor adiciones	-		
Valor de Ingreso Esperado	N/A		
D. VALOR DE VIGENCIA FUTURAS ($dic/2011) Miles de Millones		**Año Inicial**	**Año de Terminación**
Valor Total Aportes Estatales Comprometidos	$ 3.725,63	2011	2025
E. DATOS TÉCNICO BÁSICO DE LA CONCESIÓN			
Longitud concesionada O-D (km)	**DC contratada (km)**	528	**DC en operación (km)**
528	**DC construida (km)**	76	76
Rehabilitación contratada (km)	528	**Rehabilitación ejecutada (km)**	33

Fuente: Datos ANI, elaboración CCI

[5] Constancia de fuerza mayor en el traslado de redes de servicios públicos de Ecopetrol S.A. - Revisión del Plan de Obras. Alcance a nuestra comunicación N" 3624 del 01 de febrero de 2013 – Verificación de hito y Constancia de fuerza mayor en el traslado de redes de Pacific Stratus Energy y respuesta a la comunicación ZMV-2-283-0089-13-GP – Traslado de redes de poliductos Tramo II Solicitud de informe de actividades.

Las características más relevantes del proyecto son: i) Ejecución de los estudios, diseños, construcción de una segunda calzada con dos carriles con un ancho aprox. de 3,65 m cada uno, un separador de 9,30 m en promedio, con un ancho máximo de 60 m. Construcción de pasos viales y/o variantes de todos los poblados que atraviesa la vía, ii) Rehabilitación y mantenimiento de 528 km de la vía actual.

Contrario a los Sectores 1 y 3, este sector no presenta mayores inconvenientes con el licenciamiento ambiental, sin embargo al ser el trayecto más largo atraviesa un sinnúmero de municipios por lo que el concesionario debió presentar un Diagnóstico Ambiental de Alternativas – DAA por cada cruce por un centro poblado.

Tabla 9. Tramos y licencias

Tramo	Sitio	L (km)	Licencia ambiental
1	Puerto Salgar - Caño Alegre	47	Resolución 861 del 11 de mayo de 2011
5	San Alberto - Aguachica	65	
6	Aguachica - La Mata	35	
2	Caño Alegre - Puerto Araujo	114	Resolución 0997 del 30 de noviembre de 2012
3	Puerto Araujo - La Lizama	88	
4	La Lizama - San Alberto	91	
7	La Mata - San Roque	88	

Fuente: Datos Concesionaria Ruta del Sol S.A.S., elaboración CCI

La Etapa 1 corresponde a los tramos 1, 5 y 6 los cuales fueron priorizados por la concesión y, que fueron modificados por las Resoluciones 1460 del 21 de julio de 2011, 097 del 22 de noviembre de 2011 y 0724 del 3 de septiembre de 2012; y para los cuales se definieron los siguientes pasos por centros poblados:

Tabla 10. Variantes y licencias

Tramo	Variante	Licencia ambiental
1	Puerto Libre	Res. 439 del 06 de junio de 2012
5	Mórrison	Res. 0653 del 10 de agosto de 2012
	San Martín	Res. 0651 del 10 de agosto de 2012
	Minas	Res. 0652 del 10 de agosto de 2012
	El Líbano	Res. 0650 del 10 de agosto de 2012
	El Juncal	Res.0164 del 06 de diciembre de 2012
6	La Mata	Res. 0759 del 12 de septiembre de 2012
	Besotes	Res. 0694 del 23 de agosto de 2012
	Aguachica	Res. 0731 del 6 de septiembre de 2012

Fuente: Datos Concesionaria Ruta del Sol S.A.S., elaboración CCI

7.2.1 AVANCE DE OBRAS[6]

Tramo 1: Puerto Salgar – Caño Alegre

- Construcción de dos puentes vehiculares sobre el rio Negro con una longitud de 150 m cada uno. Tiene un avance del 60%
- 20 km construidos de vía nueva y 7 km próximos a entregar
- 20 km de vía existente rehabilitada
- Construcción de la variante de Puerto Libre. Se encuentra en etapa de explanación
- Construcción de puente vehicular sobre el río Sogamoso de 734 m de longitud, se espera terminar las obras en el segundo semestre de 2013
- Puente sobre La Colorada de 88 m de longitud, se terminó la superestructura en el mes de septiembre de 2012, se están construyendo los terraplenes de acceso
- Puente sobre el río Lebrija de 150m de longitud, finalizado en noviembre de 2012

Tramo 5: San Alberto – Aguachica y Tramo 6: Aguachica – La Mata

[6] Información tomada del Periódico EnRutaDos Edición No. 10, Enero a Marzo 2013, www.rutadelsol.com.co

- Implementación de más de 7 frentes de trabajo a lo largo de los dos tramos, con el propósito de entregar 100 km de vía nueva desde San Alberto hasta La Mata, en el segundo semestre de 2013
- Rehabilitación de 100 km de vía existente entre San Alberto – La Mata
- Avance del 90% de la intersección de Aguas Claras. A la fecha se efectúan retoques en el perfilamiento de los taludes y en la recolección de aguas de escorrentías, se espera entregarlas en el segundo semestre de 2013

El concesionario se comprometió a tener asfaltados 152 km de vía nueva y 115 km de vía rehabilitada (acumulados) para el año 2013.

7.2.2 PROBLEMÁTICA LICENCIAMIENTO AMBIENTAL

El Sector 2: Puerto Salgar – San Roque no presenta mayores dificultades, salvo una longitud de 40 km pertenecientes a los tramos 3 y 4, que atraviesa el Distrito de Manejo Integrado de los Recursos Naturales Renovables - DMI Serranía de los Yariguíes[7] y el Distrito de Manejo Integrado de los Recursos Naturales Renovables - DMI, Humedal de San Silvestre[8].

"Los DMI fueron reglamentados por el Decreto 1974 de 1989, en el cual se definen como un espacio de la biosfera que, por razón de factores ambientales o socioeconómicos, se delimita para que dentro de los criterios del desarrollo sostenible se ordene, planifique y regule el uso y manejo de los recursos naturales renovables y las actividades económicas que allí se desarrollen" (Decreto 1974/89, art. 2).

Para cada DMI debe formularse un Plan Integral de Manejo que debe contener, entre otros, los siguientes aspectos: reseña histórica y justificación, diagnóstico socioeconómico y ambiental, ordenamiento territorial y zonificación y condicionamientos y restricciones para el uso y aprovechamiento de los recursos naturales.

La ausencia de estos planes de manejo ambiental por parte de la Corporación Autónoma Regional de Santander - CAS, ha implicado que la licencia otorgada para los tramos 3 y 4, tenga una franja de 40 km sin licencia generando demoras en el inicio de las obras. Igualmente, el concesionario está en el trámite ante la ANLA de las licencias ambientales de los cruces por los poblados correspondientes a estos tramos.

Otro de los inconvenientes presentados con este sector, fue la demora en la expedición de las licencias ambientales de cada uno de las cruces por los centros poblados de los tramos 1, 5 y 6. Los cuales en promedio duraron 480 días, que son

[7] Acuerdo No 00007-05 del 16 de mayo de 2005. Acuerdo 00043 -06 del 30 de mayo de 2006 por el cual se modifica los linderos del DMI del acuerdo 007/05. Acuerdo 096 del 30 de octubre de 2008, Modifica el Acuerdo 007/05. Adiciona al DMI 19.774 has.
[8] Acuerdo No. 00058-06 del 27 de Noviembre de 2006. Consejo Directivo CAS.

aproximadamente 16 meses desde el inicio del trámite hasta la expedición de la licencia, tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 11. Variantes de los tramos prioritarios

TRAMOS	CRUCE POR CENTRO POBLADO	TRÁMITE LICENCIA AMBIENTAL (días desde radicación DAA hasta expedición Licencia Ambiental)
Tramo 1	Variante de Puerto Libre	570 días
Tramo 5	Variante El Juncal	363 días
	Variante San Martín	639 días
	Variante de Minas	447 días
	Variante de Mórrison	436 días
	Variante El Líbano	436 días
Tramo 6	Variante de Aguachica	556 días
	Variante La Mata	469 días
	Variante de Besotes	409 días

Fuente: Datos Concesionaria Ruta del Sol S.A.S, elaboración CCI

Igualmente, con la construcción de la variante de Aguachica, se han presentado inconvenientes con la comunidad, a pesar de haberse llevado a cabo todos los procedimientos contractuales, sociales y ambientales por parte del concesionario impidiendo la construcción de la vía por bloqueos.

El concesionario no tiene las facultades legales ni policiales para resolver esta situación, lo que perjudica el avance de las obras.

A continuación encuentran el mapa con los tramos en que se encuentra dividido el sector 2, así como la infografía con información general del proyecto y las metas en ejecución para el año 2013.

7.2.3 PROBLEMÁTICA INTERFERENCIA CON REDES DE SERVICIOS

Este sector, presenta inconvenientes de interferencia con redes de servicios en los siete tramos que componen los 528 km del proyecto. Según el Contrato de Concesión, las redes de servicios públicos ubicadas en el derecho de la carretera existente deben ser trasladas por los propietarios u operadores de las mismas, sin embargo se presentan tres (3) escenarios diferentes con estas empresas, antes de la expedición de la Resolución 063 de 2003, "*Por la cual se fija el procedimiento para el trámite y otorgamiento de permisos para la ocupación temporal mediante la construcción de accesos, de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, cruce de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, en la infraestructura vial nacional de carreteras concesionadas",* después de la expedición de la resolución y las redes operadas por las empresas de hidrocarburos.

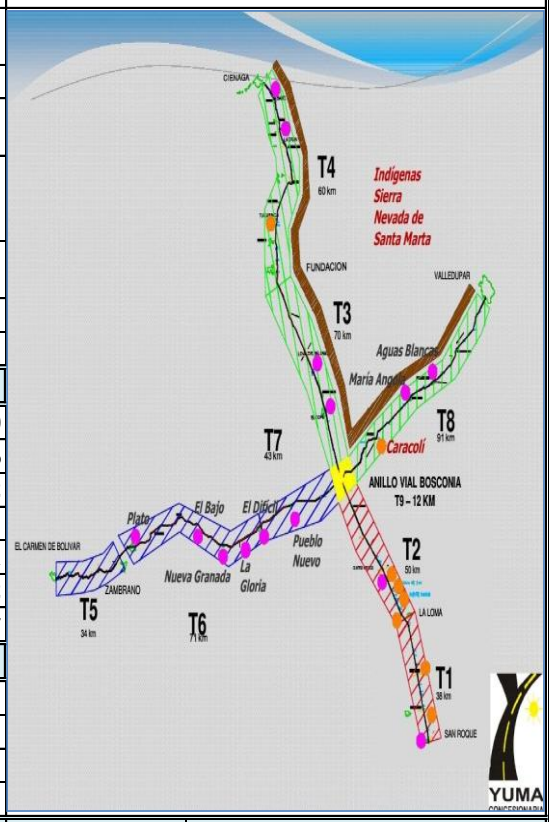
En el cuadro siguiente se muestra el detalle de la situación:

Tabla 12. Interferencia con Redes de Servicios

Tramos	Redes de servicios públicos instaladas		
	Antes de la Res. 063 de 2003	Después de la Res. 063 de 2003	Operadas por el sector de hidrocarburos
Tramo 1	Los propietarios se niegan a realizar los traslados de las redes como es el caso de EEC y Telecom.	Los propietarios aceptan su responsabilidad en el traslado de las redes pero los traslados no se realizan de acuerdo con las necesidades del proyecto.	Se ha logrado convenios para la intervención de las líneas pero el traslado no se realiza de acuerdo con las necesidades del proyecto, como es el caso de ECOPETROL.
Tramo 2	Los propietarios se niegan a realizar los traslados de las redes como es el caso de EEC y Telecom.	Los propietarios aceptan su responsabilidad en el traslado de las redes pero los traslados no se realizan de acuerdo con las necesidades del proyecto.	Se ha logrado convenios para la intervención de las líneas pero el traslado no se realiza de acuerdo con las necesidades del proyecto, como es el caso de ECOPETROL y TGI.
Tramo 3 y 4	Los propietarios se niegan a realizar los traslados de las redes como es el caso de ESSA y Telecom.	Los propietarios aceptan su responsabilidad en el traslado de las redes pero los traslados no se realizan de acuerdo con las necesidades del proyecto.	Se ha logrado convenios para la intervención de las líneas pero el traslado no se realiza de acuerdo con las necesidades del proyecto, como es el caso de ECOPETROL.
Tramo 5 y 6	Los propietarios se niegan a realizar los traslados de las redes como es el caso de ESSA, SENS y Telecom.	Los propietarios aceptan su responsabilidad en el traslado de las redes pero los traslados no se realizan de acuerdo con las necesidades del proyecto como el caso de MEDIA COMMERCE y UFINET	Se ha logrado convenios para la intervención de las líneas pero el traslado no se realiza de acuerdo con las necesidades del proyecto, como es el caso de ECOPETROL.
Tramo 7	Los propietarios se niegan a realizar los traslados de las redes como es el caso de Telecom y Electricaribe.	Los propietarios aceptan su responsabilidad en el traslado de las redes pero los traslados no se realizan de acuerdo con las necesidades del proyecto como es el caso de UFINET	Se ha logrado convenios para la intervención de las líneas pero el traslado no se realiza de acuerdo con las necesidades del proyecto, como es el caso de ECOPETROL y TGI.

Fuente: Datos Concesionaria Ruta del Sol S.A.S, elaboración CCI.

7.3 SECTOR 3: SAN ROQUE – YÉ DE CIÉNAGA; CARMÉN DE BOLÍVAR – VALLEDUPAR

A. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN			
CONCESIÓN RUTAL DEL SOL - SECTOR 3		**CONTRATO 007 DE 2010**	
CONCESIONARIO	**YUMA CONCESIONARIA S.A.S**		
COMPOSICION ACCIONARIA	Impregilo S.p.A., 40%		
	Fondo de Capital Privado Ruta del Sol, 17%		
	Infraestructura Concesionada S.A. Infracon S.A., 28,7%		
	C.I. Grodco S en C.A. Ingenieros Civiles, 13,8%		
	Técnica Vial S en C.A., 0,5%		
GENERACIÓN	TERCERA		
B. FECHAS IMPORTANTES			
Fecha de suscripción	4 de agosto de 2010		
Fecha de terminación	1 de junio de 2036		
Fecha acta de inicio	17 de agosto de 2012		
Plazo actual estimado del contrato	25 años		
Inicio Etapa Preconstrucción	1 de junio de 2011		
Inicio Etapa Construcción	1 de junio de 2012		
Inicio Etapa Operación y Mantenimiento	1 de junio de 2017		
C. VALOR DEL CONTRATO (dic/11) Miles de Millones			
Valor inicial contractual	$ 2.278		
Valor inicial de Ingreso Esperado	N/A		
Valor adiciones	-		
Valor de Ingreso Esperado	N/A		
D. VALOR DE VIGENCIA FUTURAS ($dic/2011) Miles de Millones		**Año Inicial**	**Año de Terminación**
Valor Total Aportes Estatales Comprometidos	$ 2.654,41	2012	2025
E. DATOS TÉCNICO BÁSICO DE LA CONCESIÓN			
Longitud concesionada O-D (km)	**DC contratada (km)**	465	**DC en operación (km)**
465	**DC construida (km)**	0	0
Rehabilitación contratada (km)	246	**Rehabilitación ejecutada (km)**	0

Fuente: Datos ANI, elaboración CCI

El proyecto Ruta del Sol - Sector 3, ubicado entre San Roque - Ye de Ciénaga y El Carmen de Bolívar - Valledupar, tiene una longitud de 465 km y consiste en el mejoramiento y rehabilitación de la calzada existente y la construcción de la segunda calzada. El corredor vial concesionado forma parte de la red troncal nacional y la ejecución de las obras de rehabilitación y construcción de la segunda calzada atravesarán a los departamentos de Cesar (222 km), Magdalena (202 km) y Bolívar (41 km), está dividido en nueve tramos como se indica en la tabla No. 12:

Tabla 13. Tramos Sector 3

Tramo	Sitio	L(km)
1	San Roque - La Loma	38
2	La Loma - Bosconia	50
3	Bosconia - Fundación	70
4	Fundación - Ciénaga	60
5	Carme de Bolívar - Zambrano	34
6	Zambrano - El Difícil	71
7	El Difícil - Bosconia	43
8	Bosconia - Valledupar	91
9	Anillo vial Bosconia	12
	Total	**469**

Fuente: Yuma Concesionaria S.A.

7.3.1 AVANCE DE OBRA

A la fecha el proyecto no cuenta con licencia ambiental por lo que no han podido iniciar las obras. Sin embargo, la concesionaria adelanta obras de mejoramiento y rehabilitación de la calzada existente en el sector comprendido entre: Bosconia – Valledupar, tramo 8; Bosconia – La Loma, tramo 2 y; Bosconia – Pueblo Nuevo, tramo 7, cuyo alcance no requiere de licencia ambiental. En cada tramo se encuentra realizando actividades de mejoramiento como:

- Replanteo y excavación para las estructuras de pavimento
- Construcción de obras de drenaje
- Adición de material de base y colocación de la carpeta de rodadura
- Limpieza y recolección de material sobrante
- Construcción del puente sobre el río Sevilla: desde el mes de noviembre de 2012 se inició con la demolición del puente metálico. A la fecha se han ampliado los apoyos y se está haciendo el montaje del nuevo puente metálico, colocación de la carpeta asfáltica y la señalización. Se espera entregar en el primer semestre de 2013.

Tramo 2: Bosconia – La Loma
PR 84

Cortesía: Yuma Concesionaria S.A.

Tramo 7: Bosconia – Pueblo Nuevo
PR 6

Cortesía: Yuma Concesionaria S.A.

Tramo 8: Bosconia – Valledupar
PR 30

Cortesía: Yuma Concesionaria S.A.

7.3.2 PROBLEMÁTICA DE CONSULTA PREVIA CON COMUNIDADES

El proyecto tiene un área de influencia que abarca 18 municipios y 3 departamentos, con presencia de trece (13) comunidades étnicas con las cuales se deben desarrollar procesos de consulta previa, lo que se ha convertido en el cuello de botella del proyecto, ya que tiene paralizado más del 50% del mismo.

Al momento de la licitación, el concesionario contaba con la información otorgada por la entidad contratante, específicamente con la contenida en el informe de gestión social entregado por los estructuradores del proyecto, Incoplan S.A., que en el numeral 5.3 Otros aspectos sociales, 5.3.1 Comunidades indígenas y afrodescendientes dice lo siguiente: *"A partir del análisis realizado se considera que el riesgo de que el proyecto afecte a alguna de estas comunidades es prácticamente nulo, ya que no existen comunidades afrodescendientes en las áreas de influencia directa e indirecta del proyecto; tampoco existen comunidades indígenas asentadas en el área de influencia directa de la Ruta del Sol. Sin embargo existe una comunidad indígena con pretensiones manifiestas de recuperar una porción de territorio ancestral cercano al proyecto".*

La comunidad a la que hace referencia es la Arhuaka, ubicada en el margen izquierdo de la Variante Bosconia – Valledupar en cercanías de la vía, a la altura del PR 96+300, que tiene una zona que hace parte de su territorio sagrado.

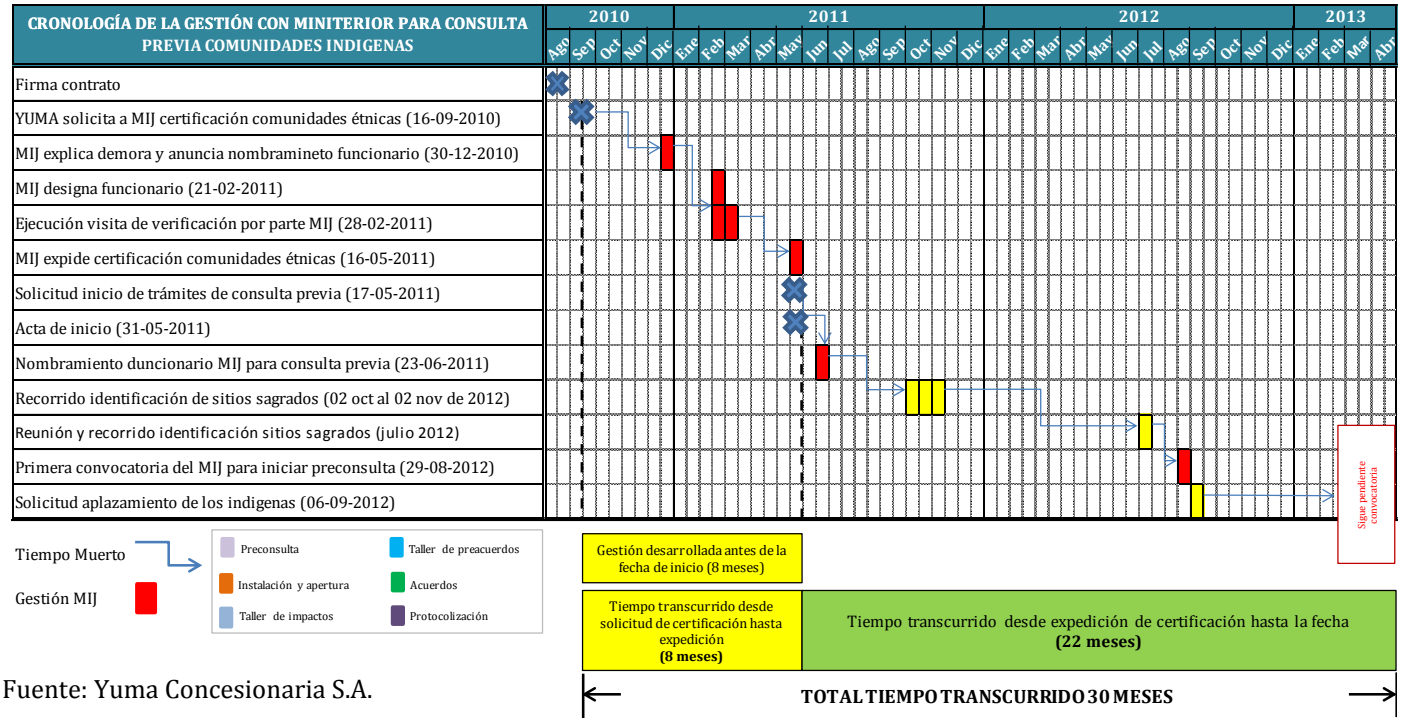
Con base en esta información, el concesionario inicio la etapa de preconstrucción con los estudios y diseños a fase 3. Solicitó al Ministerio del Interior la verificación de la

presencia de comunidades étnicas con el objetivo de tramitar la licencia ambiental. Sin embargo, el 17 de mayo de 2011, ocho meses después de haber suscrito el contrato de concesión, el Ministerio del Interior certificó la presencia de 13 comunidades, nueve de ellas correspondientes a las comunidades afrodescendientes de Cruce de la Sierra (Chiriguaná), La Sierra (Chiriguaná), La Aurora (Chiriguaná), Cruce de la Loma (El Paso), Puente Canoa (El Paso), Casa de Zinc (El Paso), Cuatro Vientos (El Paso), Caracolí (Valledupar), y Tucurinca (Zona Bananera) y cuatro a comunidades indígenas de la Sierra Nevada.

Por esta razón, el concesionario se vio en la obligación de hacer reingeniería de todo el proyecto, pues debió cambiar el trazado a fin de evitar impactar a estas comunidades, lo que generó importantes retrasos en el cronograma. No obstante, han pasado 30 meses desde que se inició el proyecto y todavía no cuenta con licencia ambiental de tan siquiera, uno de los nueve tramos que conforman el mismo.

La gráfica 1 ilustra en forma esquemática, el resumen de los hechos relevantes del proceso de consulta previa con las comunidades indígenas de la Sierra Nevada de Santa Marta. En donde se evidencia que finalizando el mes de marzo de 2013 y después de 30 meses de haber empezado los trámites con el Ministerio del Interior, aún no se da inicio a la Consulta Previa y el Ministerio del Interior solo ha realizado una (1) convocatoria a la cual la comunidad indígena solicito reprogramación y a la fecha el Ministerio del Interior no ha realizado nueva convocatoria.

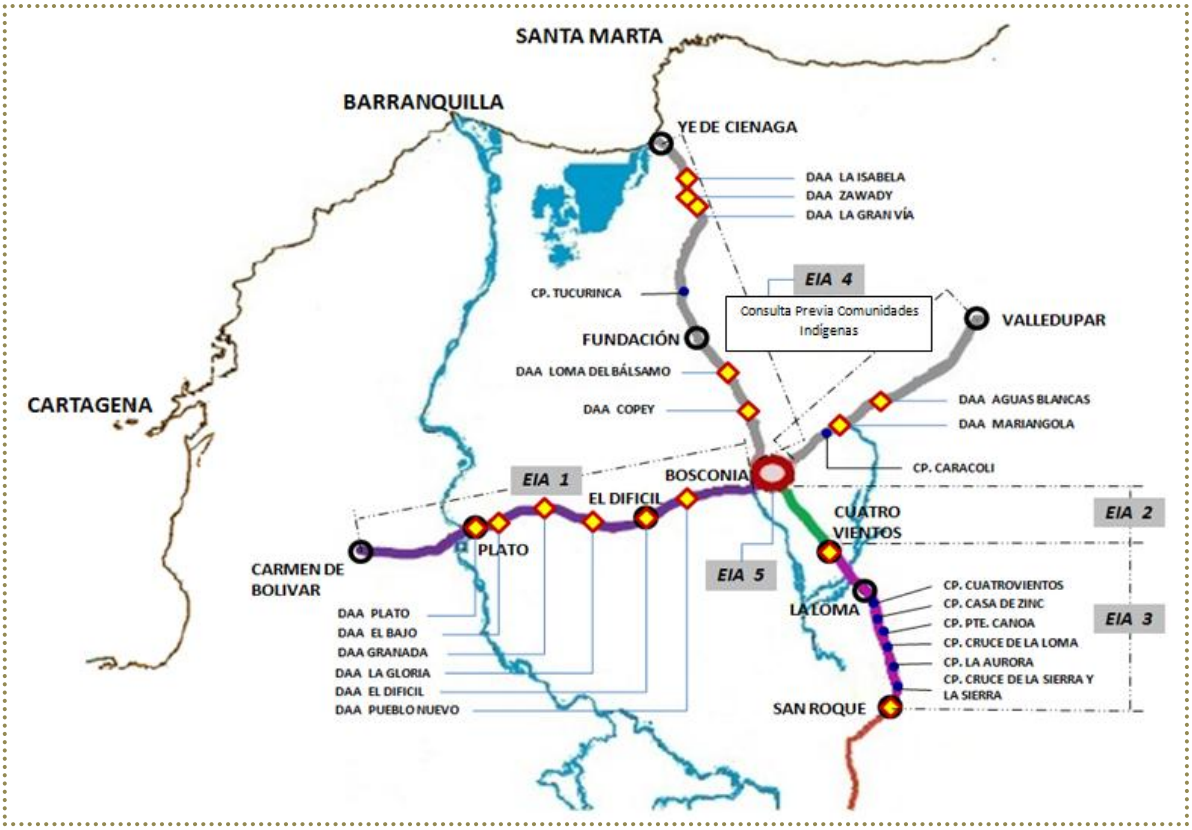
Gráfica 1. Cronología de la gestión con el Ministerio del Interior para consulta previa con comunidades indígenas de la Sierra Nevada de Santa Marta



Fuente: Yuma Concesionaria S.A.

Actualmente el concesionario, adelanta ante la ANLA el Diagnóstico Ambiental de Alternativas - DAA para el paso por los centros poblados de: Cuatro Vientos (El Paso), La Gran Vía (Zona Bananera), La Isabel (Zona Bananera), Loma del Bálsamo (Algarrobo), Mariangola (Valledupar), El Bajo (Nueva Granada), La Gloria (Nueva Granada), Aguas Blancas (Valledupar), Pueblo Nuevo (Ariguaní), Julio Zawady (Zona Bananera), San José de Kennedy (Zona Bananera) y San Roque (Curumaní), así como de los municipios de Plato, Nueva Granada, El Difícil, y El Copey. Procesos de los que depende tanto el diseño del trazado definitivo, como el Licenciamiento Ambiental y por ende la construcción de la doble calzada. También se encuentran en trámite las licencias ambientales para la construcción de la doble calzada de los Tramos 5, 6, 7 y 2B.

Figura 6. Centros Poblados



Fuente: Yuma Concesionaria S.A.

La ANLA y el concesionario, en reunión del 22 de marzo de 2013 se comprometieron a:

- ✓ **EIA 1 (Tramo 5 y 6, 155 Km):**
  Entrega concepto EIA segunda semana abril 2013

- ✓ **DAA** (Plato, El bajo, Granada, La Gloria, El Difícil, Pueblo Nuevo) Entrega concepto ANLA primera semana de abril 2013

- ✓ **EIA 2 (Tramo 2B Cuatro Vientos – Bosconia, 29 Km):**
  Solicitud de Información adicional Auto 670 del 15 de Marzo de 2013 Compromiso YUMA entrega de información adicional en 45 días

- ✓ **EIA 3 (Tramo 1 y 2A, 50 Km)**
  Afectado por Consulta Previa comunidades Negras

- ✓ **EIA 4 (Tramo 3, 4 y 8, 285 Km)**
  Afectado por Consulta Previa comunidades Indígenas

- ✓ **DAA** (Aguas Blancas, Mariangola y Loma del Bálsamo) Entrega concepto ANLA primera semana de Abril 2013.

- ✓ **EIA 5 (Anillo vial Bosconia)**
  Afectado por Consulta Previa comunidades Indígenas

7.3.3 ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN

Con el fin de dar una dinámica importante al desarrollar al proyecto, el concesionario ha presentado una serie de solicitudes a las distintas entidades originadoras del mismo:

Solicitudes a la ANI:

1. Reprogramación de las obras en función de las dificultades encontradas para el licenciamiento ambiental del proyecto.

2. Modificación de la forma de pago prevista por hitos de 10 km continuos, permitiendo certificar hitos menores a 10 km por causas no atribuibles al concesionario y la liberación de vigencias de la etapa de operación y mantenimiento a partir del año 2017 en función del porcentaje de avance de obra.

3. Definición de traslado de redes de servicios públicos el cual no está a cargo de la Concesionaria.

4. Gestión Predial: Revisión de la aplicación de la Resolución 545 de 2008 para mejoratarios y agilidad en trámites de expropiación.

Solicitudes a la ANLA:

5. Agilización del proceso de licenciamiento y selección de alternativas - DAA

6. Comunicación fluida y establecimiento de mesas de trabajo para disminuir los tiempos entre pronunciamientos.

Solicitudes al Ministerio del Interior:

7. Convocar oportunamente a las comunidades étnicas certificadas para la realización de las consultas previas.

7.3.4 PROBLEMÁTICA DE GESTIÓN PREDIAL Y SOCIAL

El Sector 3 tiene una particularidad por la presencia de ocupantes irregulares[9] que se ven impactados por la futura construcción de las obras.

El concesionario debe determinar un Plan de Reasentamiento Poblacional Involuntario, teniendo en cuenta los lineamientos de la Resolución 077 del 2012, el cual debe cumplir con las características de una medida de compensación según lo establecido en la Resolución 545 de 2008 y, que debe ser avalada por la ANLA, a través de la Licencia Ambiental. Sin embargo, debe revisarse su aplicación pues deja una zona gris que puede terminar legalizando la situación de algunos ocupantes irregulares que invaden el espacio público, lo cual no es obligación del concesionario ni está dentro de su competencia legal ni contractual y, cuya compensación puede terminar siendo a cargo del concesionario, impactando negativamente el contrato de concesión.

8. CONCLUSIONES

El Gobierno Nacional en proceso de precalificación de los primeros corredores del programa de Concesiones Viales de Cuarta Generación, tiene al proyecto vial Ruta de Sol como referente de una adecuada estructuración técnica, legal y financiera. Sin embargo, como se deduce de este informe, persisten problemáticas estructurales que obstaculizan la normal ejecución de las obras asociadas al licenciamiento ambiental, la consulta previa, la interferencia de redes de servicios y la adquisición predial.

Esta situación fue corroborada con información de los Sectores 1, 2 y 3, cuyo resultado se encuentra plasmado en el Anexo 1, de las matrices de problemas comunes y comentarios a la estructura del contrato de concesión.

La estructuración de los tres sectores de Ruta del Sol estuvo a cargo de la Corporación Financiera Internacional – IFC. Sobre dicha estructuración se hacen evidentes los siguientes aspectos:

- ✓ En el estudio ambiental puesto a disposición de los oferentes, no se evidenciaba ninguna reserva forestal, pues en una de las conclusiones del informe decía: *"A lo largo de la zona de estudio no se encuentran zonas sensibles que puedan ser afectadas por el proyecto. No se hallan zonas de reserva, parques,*

[9] La existencia de Unidades Sociales Residentes y Productivas **ocupantes irregulares** de la zona de seguridad o de bienes de uso público de la Nación, que por estar fuera de todas las prerrogativas del derecho privado no pueden ser objeto de procesos de adquisición predial o expropiación judicial o administrativa.

o humedales". Sin embargo, en el Sector 1, Tramo 1: Villeta – Guaduas, las obras se encuentran paralizadas al no obtener licenciamiento ambiental por parte de la ANLA, debido al cruce del corredor base escogido sobre la Zona de Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Hidrográfica del río San Francisco.

- ✓ De igual manera, el estudio del componente Socio-Predial del proyecto no evidenciaba la existencia de comunidades étnicas. Solo se detectó una comunidad cerca de la Sierra Nevada de Santa Marta, sin embargo, para el caso del Sector 3, no se entiende como después de adjudicadas las obras, el Ministerio del Interior ha certificado la presencia de 13 comunidades entre afrodescendientes e indígenas, afectando más del 50% de la longitud del proyecto.

Ahora bien, desde el punto de vista de la estructura del contrato, su fortaleza y los mecanismos que prevé para el normal desarrollo de las obras civiles se encuentra que:

- ✓ En el caso de la interferencia de las redes de servicio público y privadas, los contratos determinan que el traslado debe ser asumido por los propietarios u operadores de las mismas. Sin embargo, a partir de la expedición de la resolución 063 de 2003, "*Por la cual se fija el procedimiento para el trámite y otorgamiento de permisos para la ocupación temporal mediante la construcción de accesos, de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, cruce de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, en la infraestructura vial nacional de carreteras concesionadas",* la problemática se centra en el costo de oportunidad del traslado de las redes, de acuerdo con el cronograma de obras del proyecto.

- ✓ En el caso del Sector 1, la demora en la definición del traslado de las redes de Ecopetrol donde se iniciaron las gestiones en agosto de 2010 (2 años y 7 meses) y, de Pacific Stratus Energy donde se iniciaron en junio de 2011 (1 año y 10 meses), llevó al Concesionario a dejar constancia ante la ANI, de la constitución de Fuerza Mayor afectando el cronograma de construcción del proyecto. En el caso del Sector 2, la situación es particularmente compleja, puesto que por su extensión (528 km), son numerosas las interferencias de empresas como por ejemplo: Telecom, Ecopetrol, EEC, TGI, ESSA, SENS, UFINET, MEDIA COMMERCE, entre muchas otras más.

- ✓ En cuanto a la gestión predial en los tres sectores, el principal problema que se extracta de las matrices anexas son las demoras injustificadas en los trámites de expropiación ante la ANI. En los casos de los Sectores 1 y 2, los trámites se han tomado entre 4 y 7 meses respectivamente por cada expediente. De acuerdo con alguno de estos concesionarios, inclusive se solicita el cumplimiento de requisitos innecesarios por parte de la ANI para darle trámite a la Resolución de Expropiación.

- ✓ Es crítica, también, la demora en el trámite para el otorgamiento del licenciamiento ambiental por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA. Particularmente en el caso del Sector 2, Puerto Salgar – San Roque, se ha contabilizado un promedio de 16 meses desde el momento de radicación del Diagnóstico Ambiental de Alternativas – DAA hasta la obtención de la misma.

- ✓ El proceso de verificación de los Hitos de construcción para el reconocimiento del pago, particularmente en el Sector 2, de 10 Kilómetros con una inversión aproximada de USD 12 millones, toma alrededor de 120 días (4 meses). Esta situación impacta de manera grave el flujo de caja del Concesionario.

- ✓ Por último, comparten los concesionarios de los sectores 1 y 2 que las funciones de las interventorías respectivas obedecen más a las propias de un contrato de obra pública tradicional con actividades tales como: aprobación de diseños, de cantidades de obra y calidad de materiales. Esta situación no esta en concordancia con los riesgos asumidos por el concesionario. Igualmente, la ANI supervisa los contratos desde esta óptica, permitiendo al interventor actuar en su representación.

Considerando que nuestro país se encuentra en un proceso de apertura a los mercados internacionales, eliminar los cuellos de botella en infraestructura de transporte debe ser sin duda una prioridad para el Gobierno Nacional. Por esta razón, es imperativo que el Ministerio de Transporte concentre sus esfuerzos en eliminar las barreras tradicionales que han dificultado el normal desarrollo de los proyectos: adquisición predial, consultas previas, licenciamiento ambiental, permisos para explotación de fuentes de materiales, interferencias de redes de servicios públicos, entre otros.

ANEXO 1

MATRIZ DE PROBLEMAS COMUNES - RUTA DEL SOL, SECTOR 1

CONCESION	PROYECTO RUTA DEL SOL	TRAMOS	PROBLEMÁTICA COMÚN			
			GESTIÓN PREDIAL	GESTIÓN AMBIENTAL		INTERFERENCIA CON REDES DE SERVICIOS
			ADQUISICIÓN Y/O CONSECUCION DE PREDIOS	LICENCIAS AMBIENTALES Y/O PERMISOS	CONSULTA PREVIA CON COMUNIDADES	
CONSORCIO VIAL HELIOS	SECTOR 1 (Villeta - El Korán)	Tramo 1 Villeta - San Miguel	Demoras injustificadas en los trámites de expropiación en la ANI (4-5 meses por expediente). Además de la solicitud del cumplimiento de requisitos innecesarios por parte de la ANI para darle trámite a la Resolución de Expropiación.	El contrato de concesión fue adjudicado bajo el supuesto de no requerir la presentación de Diagnóstico Ambiental de Alternativas, teniendo en cuenta el auto 636 de 2009 del MAVDT, e igualmente bajo el entendido de la existencia de Licencia Ambiental otorgada al INVIAS para la construcción de la vía Tobia Grande-Puerto Salgar la cual sería cedida; por lo que el CONCESIONARIO solicitó Licencia Ambiental para el Proyecto al MAVDT, anexando el Estudio de Impacto Ambiental. Sin embargo en el 2010, el mismo MAVDT nos informó que no era procedente la solicitud de licencia porque no se contaba con pronunciamiento del mismo ministerio sobre la necesidad de Diagnóstico Ambiental de Alternativas. A su vez, nunca se puso en conocimiento la existencia de la Reserva Forestal Protectora de la cuenca hidrográfica del Río San Francisco, por lo cual somos demandados en acción popular, es decir, nos adjudicaron una obra que no se podía construir en el Tramo I, por lo cual el ANLA no autorizó la ejecución de este tramo del Proyecto por no considerlarlo ambientalmente viable.	Al no tener conocimiento sobre la existencia de la Reserva Protectora de la cuenca hidrográfica del río San Franciso, el CONCESIONARIO no inició el procedimiento de consulta previa de la comunidad, por lo cual fue demandado mediante acción popular.	
		Tramo 2 Sector Versalles - Vereda Juntas	Demoras injustificadas en los trámites de expropiación en la ANI (4-5 meses por expediente). Además de la solicitud del cumplimiento de requisitos innecesarios por parte de la ANI para darle trámite a la Resolución de Expropiación.			No hay acuerdo intersectorial que defina las normas técnicas para la realización de cruces entre infraestructuras (Vías - Hidrocarburos). No existe normatividad legal ni técnica en el país para la convivencia de proyectos viales con ductos de transporte de hidrocarburos. Las empresas petroleras no acceden a dar cumplimiento a la Resolucion 0063 de 2003 del INCO pues perderían sus derechos adquiridos ,y ademas tendrían que actualizar su infraestructura a la normatividad ambiental de hoy (Elaborar su Plan de Manejo Ambiental y registrarlo en la ANLA) y a futuro asumir el costo de un eventual traslado. Ecopetrol se toma grandes tiempos para la toma de decisiones y sus comités son manejados por múltiples funcionarios, por lo cual la no asitencia de uno, ocasiona que no se tomen decisiones oportunas o que más adelante se desconozcan, representando esto pérdidas de tiempo importantes para un proyecto en ejecución. NO hay personal con capacidad de decision y con dedicación 100% a los proyectos, por lo que muchas reuniones se aplazan por motivos ajenos a Ruta del Sol. A su vez, los sindicatos de las petroleras tratan de interferir en la ejecución de los proyectos viales y hacen valer el régimen salarial del sector hidrocarburos en los proyectos viales; en nuestro caso se nos solicitó pagar salarios regionales o Convencionales según el caso, con ocasión de cualquier trabajo sobre el Derecho de Vía de Ecopetrol. Por otro lado, empresas privadas como Pacific Stratus Energy subestiman el impacto de este tipo de proyectos, y no le prestan la atención necesaria al no sentirse afectadas, por lo cual no designan el personal necesario para la atención del proyecto vial, reflejándose esto en temas sin solucionar después de más de año y medio de negociaciones para que se lleve a cabo el traslado de su red. Estas empresas privadas al igual que las públicas, no aceptan dar cumplimiento a la Resolución INCO 0063 de 2003.
		Tramo 3 San Ramón Bajo - El Korán	Demoras injustificadas en los trámites de expropiación en la ANI(4-5 meses por expediente). Además de la solicitud de cumplimiento de requisitos innecesarios por parte de la ANI para darle trámite a la Resolución de Expropiación.			

MATRIZ DE COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA DEL CONTRATO
RUTA DEL SOL, SECTOR 1

CONCESION	PROYECTO RUTA DEL SOL	ESTRUCTURA DEL CONTRATO			
		PLAZOS	FORMA DE PAGO	INTERVENTORÍA	OTROS (REDES - PANEL DE EXPERTOS)
CONSORCIO VIAL HELIOS	**SECTOR 1 (Villeta - El Korán)**	El plazo del contrato no establece nada respecto al trámite de Licenciamiento Ambiental, pese a que cada trámite de solicitud de Licencia Ambiental ante la Autoridad Ambiental dura alrededor de 16 meses.		El Interventor del contrato es el Consorcio Zañartu-MAB-Velnec. Las funciones de la Interventoría son facultades de un Interventor de contrato de obra. La Interventoría aprueba diseños, aprueba calidad y cantidad de las obras y en general aprueba todo lo atinente a la ejecución de las obligaciones del Consorcio, por lo que sus facultades no están en concordancia con los riesgos asumidos por el Contratista.	La ANI no ha cumplido el Decreto 1389 de 2009 para regular el Derecho de Vía Compartido con el sector hidrocarburos, desconociendo su carácter de Entidad propietaria de la infraestructura del contrato de concesión, aduciendo que dicha regulación no hace parte del contrato dejando así sin solución una problemática de contraposición de intereses entre las sociedades petroleras y la ANI para definir la titularidad del derecho de vía, dado que éstas, como en el caso de ECOPETROL , no están dispuestas a renunciar a la titularidad de derechos adquiridos, por efectos de un acto administrativo como lo es la Resolución INCO 063 de 2003. (ECOPETROL ostenta derechos inmobiliarios hace más de 40 años). Pese a que el CONCESIONARIO da cumplimiento a sus obligaciones contractuales referentes al traslado de redes que presenten interferencia con la construcción del Proyecto, las sociedades petroleras condicionan el inicio de obras a la suscripción de un acuerdo para compartir el Derecho de Vía con la ANI(caso ECOPETROL) o se niegan a efectuar los traslados dado que tendrían que dar cumplimiento a la Resolución INCO 063 de 2003, la cual es de carácter temporal. La duración de estos trámites y negociaciones ante las entidades propietarias de las redes han durado más de un año sin que a la fecha se haya procedido con el inicio de las obras, lo cual determina un mayor tiempo en cuanto a los plazos del contrato, ante lo cual, el CONCESIONARIO tuvo que recurrir a figuras contractuales como son la Fuerza Mayor por Redes de Servicios Públicos para que se revise conjuntamente con la Entidad y la Interventoría el Plan de Obras del Contrato. El contrato de concesión 002 de 2010 no incluyó como obligación del CONCESIONARIO el traslado de redes de carácter privado como es el caso de Pacific Stratus Energy y sus Líneas de Recolección; sin embargo, en la ejecución del contrato realmente el traslado de estas redes se constituyó como una "obligación" del CONCESIONARIO, dado que tiene que efectuar los mismos trámites que tratándose de redes de servicios públicos; aunado al desconocimiento de la ANI del carácter de redes privadas de PSE , argumentando que es obligación del CONCESIONARIO asumir el costo del traslado de estas redes, desconociendo así el contrato de concesión. Por otro lado, la Entidad Concedente desconoce lo establecido en el contrato de concesión en cuanto a los mecanismos de solución de controversias, específicamente en cuanto al PANEL DE EXPERTOS y los conceptos que emiten, desvirtuando su carácter de juez del contrato.

MATRIZ DE PROBLEMAS COMUNES - RUTA DEL SOL, SECTOR 2

CONCESION	PROYECTO RUTA DEL SOL	TRAMOS	PROBLEMÁTICA COMÚN			
			GESTIÓN PREDIAL	GESTIÓN AMBIENTAL		INTERFERENCIA CON REDES DE SERVICIOS
			ADQUISICIÓN Y/O CONSECUCION DE PREDIOS	LICENCIAS AMBIENTALES Y/O PERMISOS	CONSULTA PREVIA CON COMUNIDADES	
CONCESIONARIA RUTA DEL SOL S.A.S.	SECTOR 2 (Puerto Salgar - San Roque)	Tramo 1: Puerto Salgar - Caño Alegre	El pago de las cuentas de cobro correspodientes a la gestión predial demoran 6 meses, perjudicando el avance de la gestión predial. Tramites ante la ANI para la firma y ejecutoria de resoluciones de expropiación han tomado entre 71 y 331 días.	El tramite para la Licencia Ambiental de la Variante de Puerto Libre se demoro 570 días desde el momento de radicación de DAA hasta la fecha de expedición de la Licencia Ambiental.		Según el Contrato de Concesión, las redes de servicios públicos ubicadas en el derecho de la carretera existente deben ser trasladas por los propietarios u operadores de las mismas: Para las redes instaladas antes de la resolucion 063 de 2003, los propietarios se niegan a realizar los traslados de las redes como es el caso de EEC y Telecom. Para las redes instaladas despues de la resolucion 063 de 2003, los propietarios aceptan su responsabilidad en el traslado de las redes pero los traslados no se realizan de acuerdo con las necesidades del proyecto. Con las empresas de Hidrocarburos se ha logrado convenios para la intervención de las lineas pero el traslado no se realiza de acuerdo con las necesidades del Proyecto, como es el caso de ECOPETROL.
		Tramo 2: San Alberto - Aguachica	El pago de las cuentas de cobro correspodientes a la gestión predial ya demoran 6 meses, perjudicando el avance de la gestión predial. Tramites ante la ANI para la firma y ejecutoria de resoluciones de expropiación han tomado entre 149 y 369 días.			Según el Contrato de Concesión, las redes de servicios públicos ubicadas en el derecho de la carretera existente deben ser trasladas por los propietarios u operadores de las mismas: Para las redes instaladas antes de la resolucion 063 de 2003, los propietarios se niegan a realizar los traslados de las redes como es el caso de EEC y Telecom. Para las redes instaladas despues de la resolucion 063 de 2003, los propietarios aceptan su responsabilidad en el traslado de las redes pero los traslados no se realizan de acuerdo con las necesidades del proyecto. Con las empresas de Hidrocarburos se ha logrado convenios para la intervención de las lineas pero el traslado no se realiza de acuerdo con las necesidades del Proyecto, como es el caso de ECOPETROL y TGI.
		Tramo 3: Aguachica - La Mata	El pago de las cuentas de cobro correspodientes a la gestión predial ya demoran 6 meses, perjudicando el avance de la gestión predial. Tramites ante la ANI para la firma y ejecutoria de resoluciones de expropiación han tomado entre 148 y 247 días.	La ausencia de Planes de Manejo Ambiental de los Distritos de manejo integrado regional de Yariguies y Cienaga de San Silvestre por parte de la Corporación Autonoma Regional de Santander (CAS), ha implicado que no haya sido otorgada al Concesionario la Licencia Ambiental de 40 km de via en los Tramos 3 y 4.		Según el Contrato de Concesión, las redes de servicios públicos ubicadas en el derecho de la carretera existente deben ser trasladas por los propietarios u operadores de las mismas: Para las redes instaladas antes de la resolucion 063 de 2003, los propietarios se niegan a realizar los traslados de las redes como es el caso de ESSA y Telecom. Para las redes instaladas despues de la resolucion 063 de 2003, los propietarios aceptan su responsabilidad en el traslado de las redes pero los traslados no se realizan de acuerdo con las necesidades del proyecto. Con las empresas de Hidrocarburos se ha logrado convenios para la intervención de las lineas pero el traslado no se realiza de acuerdo con las necesidades del Proyecto, como es el caso de ECOPETROL.
		Tramo 4: Caño Alegre - Puerto Araujo	El pago de las cuentas de cobro correspodientes a la gestión predial ya demoran 6 meses, perjudicando el avance de la gestión predial. Tramites ante la ANI para la firma y ejecutoria de resoluciones de expropiación han tomado entre 145 y 366 días.	La ausencia de Planes de Manejo Ambiental de los Distritos de manejo integrado regional de Yariguies y Cienaga de San Silvestre por parte de la Corporación Autonoma Regional de Santander (CAS), ha implicado que no haya sido otorgada al Concesionario la Licencia Ambiental de 40 km de via en los Tramos 3 y 4.		Según el Contrato de Concesión, las redes de servicios públicos ubicadas en el derecho de la carretera existente deben ser trasladas por los propietarios u operadores de las mismas: Para las redes instaladas antes de la resolucion 063 de 2003, los propietarios se niegan a realizar los traslados de las redes como es el caso de ESSA y Telecom. Para las redes instaladas despues de la resolucion 063 de 2003, los propietarios aceptan su responsabilidad en el traslado de las redes pero los traslados no se realizan de acuerdo con las necesidades del proyecto. Con las empresas de Hidrocarburos se ha logrado convenios para la intervención de las lineas pero el traslado no se realiza de acuerdo con las necesidades del Proyecto, como es el caso de ECOPETROL.
		Tramo 5: Puerto Araujo - La Lizama	El pago de las cuentas de cobro correspodientes a la gestión predial ya demoran 6 meses, perjudicando el avance de la gestión predial. Tramites ante la ANI para la firma y ejecutoria de resoluciones de expropiación han tomado entre 95 y 394 días.	El tramite para la Licencia Ambiental de la Variante el Juncal se demoró 363 días desde el momento de radicación de DAA hasta la fecha de expedición de la Licencia Ambiental. El tramite para la Licencia Ambiental de la Variante San Martin se demoró 639 días desde el momento de radicación de DAA hasta la fecha de expedición de la Licencia Ambiental. El tramite para la Licencia Ambiental de la Variante de Minas se demoró 447 días desde el momento de radicación de DAA hasta la fecha de expedición de la Licencia Ambiental. El tramite para la Licencia Ambiental de la Variante de Morrison se demoró 436 días desde el momento de radicación de DAA hasta la fecha de expedición de la Licencia Ambiental. El tramite para la Licencia Ambiental de la Variante de Libano se demoró 436 días desde el momento de radicación de DAA hasta la fecha de expedición de la Licencia Ambiental.		Según el Contrato de Concesión, las redes de servicios públicos ubicadas en el derecho de la carretera existente deben ser trasladas por los propietarios u operadores de las mismas: Para las redes instaladas antes de la resolucion 063 de 2003, los propietarios se niegan a realizar los traslados de las redes como es el caso de ESSA, SENS y Telecom. Para las redes instaladas despues de la resolucion 063 de 2003, los propietarios aceptan su responsabilidad en el traslado de las redes pero los traslados no se realizan de acuerdo con las necesidades del proyecto como el caso de MEDIA COMMERCE y UFINET Con las empresas de Hidrocarburos se ha logrado convenios para la intervención de las lineas pero el traslado no se realiza de acuerdo con las necesidades del Proyecto, como es el caso de ECOPETROL.
		Tramo 6: La Lizama - San Alberto	El pago de las cuentas de cobro correspodientes a la gestión predial ya demoran 6 meses, perjudicando el avance de la gestión predial. Tramites ante la ANI para la firma y ejecutoria de resoluciones de expropiación han tomado entre 248 y 260 días.	El tramite para la Licencia Ambiental de la Variante de Aguachica se demoró 556 días desde el momento de radicación de DAA hasta la fecha de expedición de la Licencia Ambiental. El tramite para la Licencia Ambiental de la Variante La Mata se demoró 469 días desde el momento de radicación de DAA hasta la fecha de expedición de la Licencia Ambiental. El tramite para la Licencia Ambiental de la Variante de Besotes se demoró 409 días desde el momento de radicación de DAA hasta la fecha de expedición de la Licencia Ambiental. A pesar de haberse llevado a cabo todos los procedimientos contractuales, sociales y ambientales por parte del Concesionario, comunidades a lo largo de la vía bloquean la construcción de las obras de manera arbitraria. El Concesionario no tiene las facultades legales y policiales para resolver esta situación perjudicando el avance de las Obras.		Según el Contrato de Concesión, las redes de servicios públicos ubicadas en el derecho de la carretera existente deben ser trasladas por los propietarios u operadores de las mismas: Para las redes instaladas antes de la resolucion 063 de 2003, los propietarios se niegan a realizar los traslados de las redes como es el caso de ESSA, SENS y Telecom. Para las redes instaladas despues de la resolucion 063 de 2003, los propietarios aceptan su responsabilidad en el traslado de las redes pero los traslados no se realizan de acuerdo con las necesidades del proyecto como el caso de MEDIA COMMERCE y UFINET Con las empresas de Hidrocarburos se ha logrado convenios para la intervención de las lineas pero el traslado no se realiza de acuerdo con las necesidades del Proyecto, como es el caso de ECOPETROL.
		Tramo 7: La Mata - San Roque	El pago de las cuentas de cobro correspodientes a la gestión predial ya demoran 6 meses, perjudicando el avance de la gestión predial. Tramites ante la ANI para la firma y ejecutoria de resoluciones de expropiación han tomado entre 124 y 149 días.			Según el Contrato de Concesión, las redes de servicios públicos ubicadas en el derecho de la carretera existente deben ser trasladas por los propietarios u operadores de las mismas: Para las redes instaladas antes de la resolucion 063 de 2003, los propietarios se niegan a realizar los traslados de las redes como es el caso de Telecom y Electricaribe. Para las redes instaladas despues de la resolucion 063 de 2003, los propietarios aceptan su responsabilidad en el traslado de las redes pero los traslados no se realizan de acuerdo con las necesidades del proyecto como es el caso de UFINET Con las empresas de Hidrocarburos se ha logrado convenios para la intervención de las lineas pero el traslado no se realiza de acuerdo con las necesidades del Proyecto, como es el caso de ECOPETROL y TGI.

MATRIZ DE COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA DEL CONTRATO
RUTA DEL SOL, SECTOR 2

CONCESION	PROYECTO RUTA DEL SOL	ESTRUCTURA DEL CONTRATO			
		PLAZOS	FORMA DE PAGO	INTERVENTORÍA	OTROS
CONCESIONARIA RUTA DEL SOL S.A.S.	SECTOR 2 (Puerto Salgar - San Roque)	Los plazos contractuales para la construcción de la doble calzada no se ajustan a los tiempos reales para la obtención de las Licencias Ambientales y la adquisición de los predios, lo cual coloca al Concesionario en un alto riesgo de incumplimiento contractual. Esta situación debe ser armonizada de forma que el Concesionario pueda adelantar estas gestiones con la celeridad que requiere el Contrato.	El proceso de verificación de los Hitos de Construcción, cada Hito implica una inversión aproximada de USD 12 millones y el reconocimiento del pago, demora aproximadamente 120 días, impactando de manera grave el flujo de caja del Concesionario.	Las funciones del Interventor son las propias de un contrato de licitación de obra pública y no de un contrato de concesión APP. La ANI igualmente supervisa los contratos de concesión con esta óptica, permitiendo al Interventor que actue como si se tratará de la supervisión de un contrato de obra pública.	La estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura es insuficiente para atender las necesidades de cada concesión vial. Es evidente que la estructura de la ANI es insuficiente para atender 25 concesiones viales a su cargo, situación que se agravará cuando se adjudiquen las nuevas concesiones 4G.

RUTA DEL SOL SECTOR 3

Compromiso ANLA Reunión 22-Mar-2013:

EIA 1 (155 Km):
Entrega concepto EIA Segunda semana Abril 2013

DAA (Plato, El bajo, Granada, La Gloria, El Difícil, Pueblo Nuevo) Entrega concepto ANLA primera semana de Abril 2013.

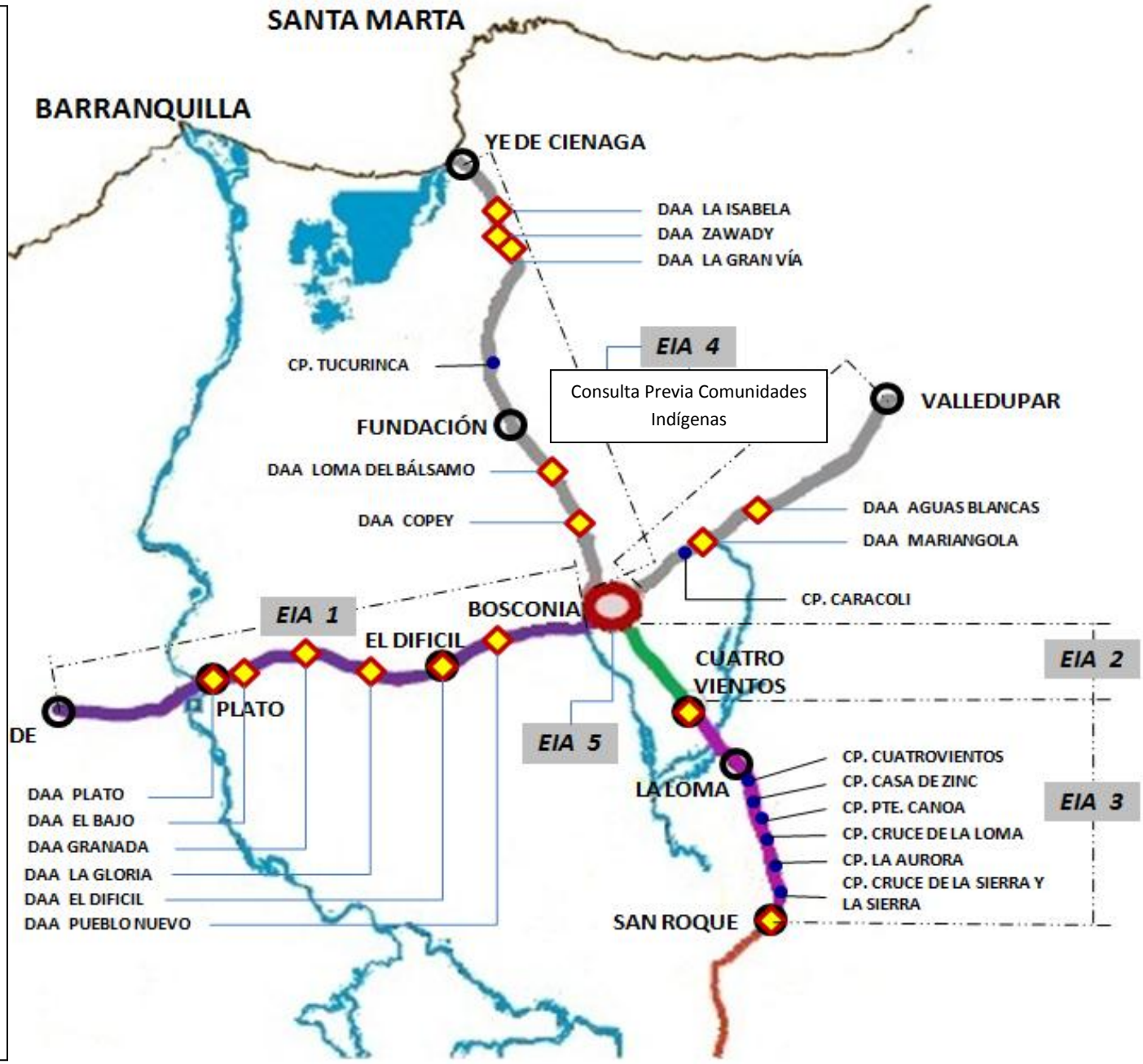
EIA 2 (29 Km):
Solicitud de Información adicional Auto 670 del 15 de Marzo de 2013. Compromiso YUMA entrega de información adicional en 45 días

EIA 3 (50 Km) Afectado por Consulta Previa comunidades Negras

EIA 4 (285 Km) Afectado por Consulta Previa comunidades Indígenas

DAA (Aguas Blancas, Mariangola y Loma del Bálsamo) Entrega concepto ANLA primera semana de Abril 2013.

EIA 5 (Anillo vial Bosconia) Afectado por Consulta Previa comunidades Indígenas.



RUTA DEL SOL SECTOR 3

EIA 1 : Carmen de Bolívar - Bosconia - **Longitud:** 155 Km – Tramos 5, 6 y 7			
CONSULTAS PREVIAS			
Comunidad	**Estado de proceso**	**Fecha solicitud de certificación al Min. interior 16-Sep-10**	**Fecha certificación comunidades étnicas emitida por Min. interior 16-May-11**
No hay comunidades étnicas certificadas para Consulta Previa			
DAA			
Centro Poblado	**Entregado ANLA**	**Visita de la ANLA**	**Observaciones ANLA**
Plato	03-Ago-12	19-Nov-12	En espera concepto de la ANLA
El Bajo	25-Jun-12	03- Dic -12	
Nueva Granada	03- Ago -12	19- Nov -12	
La Gloria	25- Jun -12	03- Dic -12	
El Difícil	03- Ago -12	19- Nov -12	
Pueblo Nuevo	25- Jun -12	03-Dic-12	
EIA			
EIA 1	**Entregado ANLA**	**Visita de la ANLA**	**Observaciones ANLA**
Tramos 5, 6 y 7	06-Mar-2012	03-Sep-12	• Auto No. 3883 del 12 de Diciembre de 2012 • Respuesta Concesionario YC-CRT-06501 – 21 Febrero 2013 En espera respuesta ANLA

EIA 2 : Cuatro Vientos – Bosconia - **Longitud:** 30 Km – Tramo 2A			
CONSULTAS PREVIAS			
Comunidad	**Estado de proceso**	**Fecha solicitud de certificación al Min. interior 16-Sep-10**	**Fecha certificación comunidades étnicas emitida por Min. interior 16-May-11**
No hay comunidades étnicas certificadas para Consulta Previa			
DAA			
Centro Poblado	**Entregado ANLA**	**Visita de la ANLA**	**Observaciones ANLA**
No hay requerimiento de DAA			
EIA			
EIA 2	**Entregado ANLA**	**Visita de la ANLA**	**Observaciones ANLA**
Tramo 2A	06-Mar-2012	22-Oct-12	Solicitud de Información adicional Auto 670 del 15/Mar/13 Solicitud prorroga YC-CRT-06994 de 21/03/13

EIA 3 : San Roque - Cuatro Vientos - **Longitud:** 58 Km – Tramos 1 y 2B			
CONSULTAS PREVIAS			
Comunidad	**Estado de proceso**	**Meses desde la solicitud del Concesionario 16-Sep-10**	**Meses desde certificación comunidades étnicas emitida por Min. interior 16-May-11**
Cruce de la Sierra y La Sierra	Sigue a Protocolización	30	22
La Aurora	Sigue a Protocolización	30	22
Cruce de la Loma	Sigue a Protocolización	30	22
Puente Canoa	Sigue a Protocolización	30	22
Cuatro Vientos	Requiere DAA Previo	30	22
Casa de Zinc	En espera Convocatoria a Manejos y Preacuerdos	30	22
DAA			
Centro Poblado	**Entregado ANLA**	**Visita de la ANLA**	**Observaciones ANLA**
Cuatro Vientos	23-Abr-12	31-Jul-12	Auto 3475 de Nov-12 Auto 228 del 30-Ene-13 Solicitud plazo 04/03/13
San Roque	5-Dic-12		Solicitud ajuste información cartográfica

EIA 4 : Ye de Ciénaga - Bosconia - Valledupar **- Longitud:** 285 Km – Tramos 4, 3, 9 y 8			
CONSULTAS PREVIAS			
Comunidad	**Estado de proceso**	**Meses desde la solicitud del Concesionario 16-Sep-10**	**Meses desde la certificación del Min. Interior y Justicia 16-May-11**
Indígenas Sierra Nevada	Sin Iniciar	30	22
Caracolí	En espera Convocatoria a Taller de Manejos	30	22
Tucurinca	En espera Convocatoria a Taller de Impactos	30	22
DAA			
Centro Poblado	**Entregado ANLA**	**Visita de la ANLA**	**Observaciones ANLA**
Mariangola	03-Ago-12	19-Nov-12	
Aguas Blancas	25-Jun-12	03-Dic-12	
Copey	05-Dic-12	En Gestión	
Loma del Balsamo	25-Jun-12	19-Nov-12	
La Gran Vía	23-Abr-12	31-Jul-12	Auto 3475 de Nov-12 Auto 228 del 30-Ene-13 plazo YC-CRT-06705 de 4/03/13
Zawady	05-Dic-12	En Gestión	
La Isabel	27-Abr-12	31-Jul-12	Auto 3475 de Nov-12 Auto 228 del 30-Ene-13 Solicitud plazo el 4/03/13

Solicitudes realizadas por el Concesionario para viabilizar el Contrato:

ANI:

1. Reprogramación de las obras en función de las dificultades encontradas para el licenciamiento ambiental del proyecto.
2. Modificación de la forma de pago prevista por hitos de 10 km continuos, permitiendo certificar hitos menores a 10 km por causas no atribuibles al Concesionario y la liberación de vigencias de la etapa de operación y mantenimiento a partir del año 2017 en función del porcentaje de avance de obra.
3. Definición de traslado de redes de servicios públicos el cual no está a cargo de la Concesionaria.
4. Gestión Predial: Revisión de la aplicación de la Resolución 545 de 2008 para mejoratarios y Agilidad trámites de expropiación.

ANLA:

5. Agilización del proceso de licenciamiento y selección de alternativas (DAA)
6. Comunicación fluida y mesas de trabajo para disminuir los tiempos entre pronunciamientos.

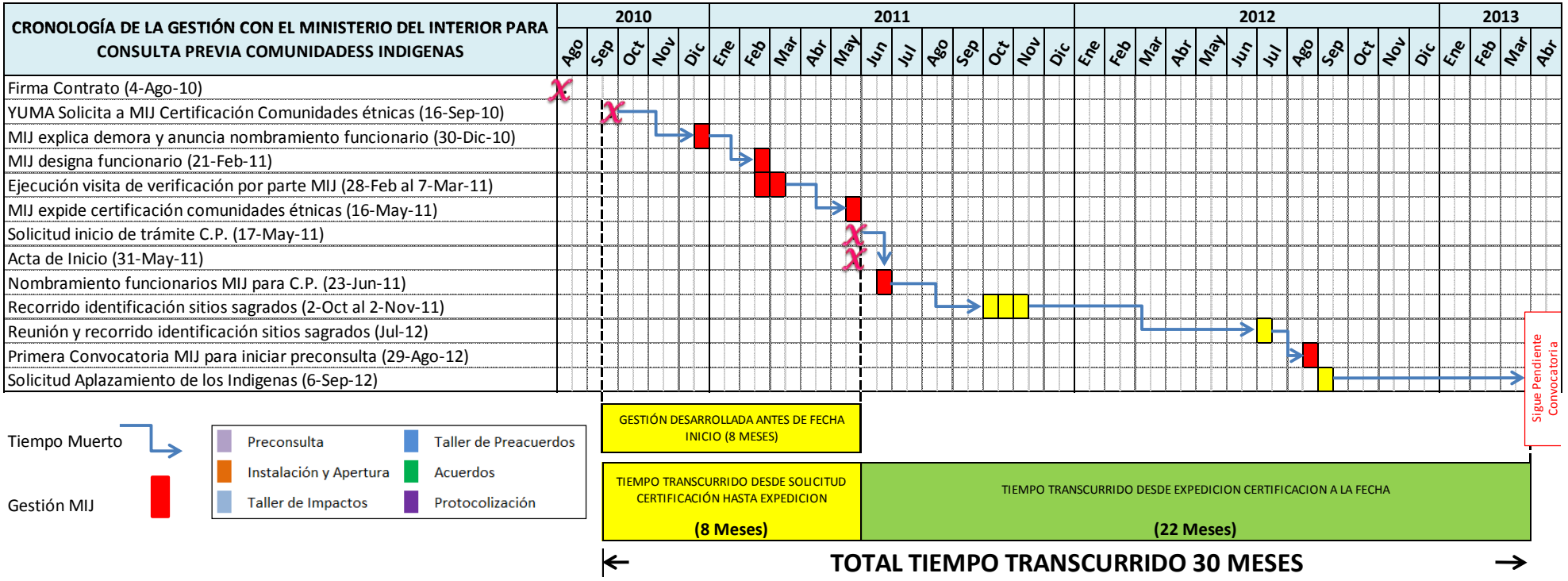
Ministerio del Interior:

7. Convocar oportunamente a las comunidades étnicas certificadas para la realización de las consultas previas.

RUTA DEL SOL SECTOR 3

CRONOLOGIA DE LA GESTION CON EL MINISTERIO DEL INTERIOR PARA CONSULTA PREVIA CON COMUNIDADES INDIGENAS DE LA SIERRA NEVADA DE SANTA MARTA

La siguiente gráfica ilustra en forma esquemática, el resumen de los hechos relevantes del proceso de consulta previa con las comunidades indígenas de la Sierra Nevada de Santa Marta. En donde se evidencia que finalizando el mes de Marzo de 2013 y después de 30 meses de haber empezado los trámites con el Ministerio del Interior, aún no se da inicio a la Consulta Previa y el Ministerio del Interior solo ha realizado una (1) convocatoria a la cual la comunidad indígena solicito reprogramación y a la fecha el Ministerio del Interior no ha realizado nueva convocatoria.



RUTA DEL SOL SECTOR 3

GESTIONES – CONSULTA PREVIA CON COMUNIDADES INDIGENAS

Fecha	Comunicación	Acción
16/09/2010	YC-014-2010	Yuma solicita al Ministerio de Interior y de Justicia la certificación de comunidades étnicas
24/09/2010	YC-037-2010	Ministerio del Interior anuncia visita de verificación para la certificación
02/11/2010	YC-047-2010	Yuma solicita información sobre el estado de la solicitud de certificación de comunidades étnicas
15/12/2010	YC-0251-2010	Incoder certifica la no presencia de territorios colectivos o resguardos en el área del proyecto
09/02/2011	CE-IN-EPC-RDS3-037 YC-0192-2011	Reunión con el Ministerio del Interior para planeación de la visita de verificación
10/02/2011	YC-0193-2011	Entrega información para visita de verificación
21/02/2011	YC-0259-2011	Ministerio del Interior confirma visita de verificación
28/02/2011-07/03/2011	N/A	Visita de Verificación con el Ministerio del Interior. Reuniones con Indígenas 28 de febrero de 2011 en Valledupar con los gobernadores Wiwa, Kankuamo y Arhuaco y 4 de marzo de 2011 con el gobernador Kogui en Santa Marta
08/03/2011	YC-0312-2011	Remisión de información solicitada por los indígenas en la visita de verificación.
05/05/2011	YC-469-2011	Yuma reitera solicitud de pronunciamiento sobre la presencia de comunidades étnicas
17/05/2011	CA-IN-EPC-RDS3-0016 y CE-IN-EPC-RDS3-103	Ministerio del Interior certifica la presencia de comunidades étnicas
17/05/2011	YC-496-2011	Yuma solicita al Ministerio del Interior el inicio del proceso de consulta previa con todas las comunidades certificadas
01/06/2011	YC-727-2011	Yuma informa al Ministerio del Interior sobre el inicio del contrato de concesión
24/06/2011	YC-890-2011	Ministerio del Interior nombra responsables del proceso de Consulta Previa
	YC-911-2011	Reunión en el Ministerio del Interior para coordinar actividades de pre consulta. Sobre el tema el MIJ indica que tendrá reuniones en julio de 2011 para acordar la metodología con las comunidades indígenas.
12/07/2011	YC-1005-2011	Yuma remite información sobre el equipo de trabajo para consulta previa según solicitud del Ministerio del Interior
07/10/2011	N/A	Reunión en la Ciudad de Valledupar entre el Ministerio del Interior, el CTC y Yuma Concesionaria en la cual se acuerda realizar un recorrido de verificación de sitios sagrados.
25/10/2011 – 2/11/2011	N/A	Recorrido por el proyecto con la participación del Ministerio del Interior, el CTC y Yuma Concesionaria. Como resultado se identifican 95 sitios sagrados en el corredor
19/12/2011	YC-0173-2012	Reunión en el Ministerio del Interior para reiterar solicitud de inicio de consultas previas con las comunidades indígenas
05/03/2012	YC-0738-2012	Yuma informa a la ANI que la consulta previa impide el normal desarrollo del proyecto y que es una afectación no imputable al concesionario
12/04/2012	YC-1360-2012	Reunión en la ANI con participación del Ministerio del Interior, la ANI, la Interventoría y Yuma. El Ministerio del Interior se compromete a convocar consulta previa con los indígenas para el mes de mayo 2012
7/05/2012 – 8/05/2012	N/A	Segundo Recorrido con representantes del Pueblo Arhuaco. En este recorrido se identifican 10 sitios sagrados críticos y se formulan propuestas para evitarlos con el trazado de la segunda calzada
26/05/2012	Memorando Técnico No. 12	Reunión con representante de la étnia Kogui en Santa Marta en la cual los indígenas informan que ante la gran cantidad de proyectos en curso le solicitaron al Ministerio una prioridad, informan que el Ministerio dio prioridad al proyecto MPX
16/08/2012	Memorando Técnico No. 23	Ministerio del Interior informa que programa consulta previa con las comunidades indígenas de la sierra nevada para 12 y 13 de septiembre
29/08/2012	OFI12-0020998-DCP-2500	Ministerio del Interior convoca al CTC a pre consulta para el proyecto Ruta del Sol III para el 12 y 13 de septiembre de 2012
06/09/2012	Sin Consecutivo	CTC indica que no puede asistir a la convocatoria del Ministerio del Interior
07/09/2012	OFI12-0022248-DCP-2500	Ministerio acepta desistimiento del CTC para asistir a la consulta previa y solicita reunión del 12 al 16 de septiembre de 2012
04/10/2012	YC-3577-2012	Yuma remite a las Autoridades del Pueblo ARHUACO el trazado geométrico propuesto para evitar las afectaciones a los sitios sagrados de acuerdo al recorrido efectuado el 7 y 8 de mayo de 2012
27/11/2012	YC-CRT-5143	Reunión en la ANI con participación del Ministerio del Interior, la ANI, la Interventoría y Yuma. El Ministerio menciona que los indígenas han condicionado la continuación del proceso de consulta previa a una reunión con el Presidente de la República y al cumplimiento de unos presuntos acuerdos realizados con el Gobierno Nacional
29/11/2012		Yuma solicita al Ministerio del Interior copia de las comunicaciones con los indígenas relacionadas con la consulta previa.
21/12/2012	YC-5531-2012	Yuma solicita al Ministerio que a través de la comisión intersectorial, se logre estudiar la situación actual del Proyecto Ruta del Sol Sector 3 a fin de buscar una solución mancomunada (Consulta Previa y Licencias Ambientales)
14/01/2013	YC-CRT-05741	Yuma Concesionaria solicita una reunión a la Dirección de Consultas Previas del Ministerio del Interior, resaltando que a la fecha no se ha dado inicio al Proceso con las Comunidades Indígenas
01/02/2013	N/A	Se efectúa reunión con viceministro del Interior
27/01/2012	YC-0200-2012	Yuma solicita al Ministerio del Interior convocar a Preconsulta a las Comunidades Indígenas
23/02/2012	YC-0582-2012	
12/04/2012	YC-1360-2012	
29/06/2012	YC-2346-2012	
31/10/2012	YC-CRT-4580	
25/02/2013	YC-CRT-05741	