



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20251010186713**
20251010186713
Fecha: **17-10-2025**

MEMORANDO

PARA: **LILIAN LAZA**
Gerente de Proyectos

DE: **CARLOS JULIO PIEDRA ZAMORA**
Gerente Jurídico G2-09
Vicepresidencia Jurídica

ASUNTO: Solicitud de estudio de caso de fallas presentadas en paso urbano de Sincelejo con el fin de determinar actuaciones por parte de la Agencia.

REFERENCIA: Proyecto Vial Córdoba – Sucre Contrato 002 de 2007.

Cordial saludo,

Atentamente se permite dar respuesta a la consulta relacionada con el memorando 20253050134833 en el cual, en resumen se consulta lo siguiente:

El pasado 20 de febrero de 2025, la sociedad Concesionaria Autopistas de la Sabana S.A.S. alcanzó el ingreso esperado pactado mediante el Otrosí No. 7, correspondiente a quinientos diecinueve mil seiscientos veintiún millones ciento sesenta y dos mil ciento veintitrés pesos (\$519.621.162.123) de diciembre de 2005.

Este hecho quedó consignado en el Acta de Recaudo de Peaje e Ingreso Generado, suscrita el 21 de febrero de 2025 entre el Concesionario y el Consorcio Interventores Viales AIG, así como en el informe mensual de recaudo de peajes firmado por las mismas partes el 6 de marzo de 2025.

En virtud de lo anterior, en el marco del proceso de reversión del Proyecto Córdoba – Sucre, el Acta asociada al paso urbano del municipio de Sincelejo fue suscrita el 7 de abril de 2025, por



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20251010186713**

20251010186713

Fecha: **17-10-2025**

el concesionario Autopistas de la Sabana S.A.S., la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y por la Alcaldía Municipal de Sincelejo.

Posterior a esto, el 14 de junio de 2025 se presentaron en el paso urbano de la ciudad de Sincelejo, específicamente sobre el puente “El Pintao” unas fallas en la calzada derecha de tipo hundimiento y grietas en medialuna, lo que originó que un equipo de la alcaldía de Sincelejo se desplazara al lugar para verificar estas fallas y el estado del puente vehicular, encontrando que este presentaba una serie de grietas transversales y longitudinales que podrían haber originado las fallas que se evidenciaron en la calzada¹.

Por esta razón, la Secretaría de Infraestructura del municipio de Sincelejo el 18 de junio de 2025, informó a la ANI mediante oficio con radicado No. 20254090766922 que estas afectaciones se encontrarían mucho antes de la entrega al municipio:

“Ante lo anterior, se realizó evaluación por parte del equipo técnico de la secretaría de infraestructura al puente ubicado en el misma dirección, y se observaron grietas trasversales y horizontales en los muros de la estructura de más de 10 cm, afectaciones que se encontraban mucho antes de la entrega al municipio de este tramo vial urbano, por parte de la (ANI), como se evidencia en el registro fotográfico...”

Se menciona que la ANI realizó una visita el 23 de julio de 2025 al sector donde se presenta la afectación en el paso urbano de Sincelejo, en la cual participaron por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, el ingeniero Leonardo Díaz, especialista en estructuras y patologías, junto con el ingeniero Henry Contreras, y por parte de la Alcaldía de Sincelejo, los ingenieros Óscar Tamara y Fredy Covo.

Durante la inspección en campo se evidenciaron afectaciones en la estructura del pavimento, en el puente vehicular y en sus zonas aledañas. Por tal motivo, y mientras se elabora el informe técnico definitivo de la visita, se recomendó en sitio a los funcionarios de la Alcaldía la ejecución inmediata de obras o actividades de carácter urgente para evitar la progresión del daño, en su calidad de administradores actuales del tramo en mención².

Se resume la postura del Concesionario en la cual niega su responsabilidad y de la Interventoría del proyecto y concluye su manifestando que se pone en conocimiento la situación que se está presentando en el paso urbano de la ciudad de Sincelejo, con el fin de que se estudie en el marco del Contrato de Concesión No. 002 de 2007 y del Contrato de

¹ Se aportan fotografías adjuntas al documento de consulta.

² Dicha recomendación se reiteró mediante la comunicación con radicado ANI No. 20253050263841.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20251010186713**

20251010186713

Fecha: **17-10-2025**

Interventoría No. 331 de 2017 las actuaciones que debe tener la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI frente a esta situación.

Posteriormente, mediante correo electrónico de 12.09.2025 se compartió a esta gerencia por correo electrónico el informe final concepto técnico relacionado con la situación del Puente el Pintao en el paso urbano de Sincelejo.

1. Respuesta

i) En este caso, es posible exigir al Concesionario judicialmente sus obligaciones contractuales relacionadas con el mantenimiento al Puente El Pintao. De forma concurrente, es posible vincular en dicho proceso a la Interventoría quien no habría realizado los controles a la gestión de mantenimiento a cargo del Concesionario. A la fecha se encuentra pendiente la aprobación de su informe final; por lo tanto se recomienda presentar las observaciones correspondientes a esta gestión.

ii) El informe de visita técnica de la visita realizada el 23 de julio de 2025, elaborado por la ANI, es un insumo a dicha reclamación judicial. La ANI-Vicepresidencia ejecutiva, también puede contratar un dictamen pericial para soportar, a través de un perito independiente su reclamación y así dar solidez a las pretensiones judiciales. Lo anterior con base en los artículos 226 y 227 del CGP.

iii) Asimismo, para otorgar una respuesta al Municipio de Sincelejo, quien recibió el Puente el Pintao, es posible aplicar el Otrosí 7 al Contrato de Concesión, cláusula segunda en el cual se reguló la utilización de recursos de la subcuenta excedentes ANI, para asuntos relacionados con el corredor vial.

Lo anterior previa validación del ordenador del Gasto y la áreas encargadas. Se justificaría la celebración de un convenio de colaboración entre la ANI y el municipio, en virtud del artículo 6 de la ley 489 de 1998, para establecer una solución técnica a la situación planteada.

iv) Para los gastos relacionados con el diagnóstico y eventuales las reparaciones el Puente el Pintao que estén a cargo de la ANI/Concesionario³ es posible que sean reembolsados a la ANI por el Concesionario, una vez pague dichos recursos. Operaría en este caso una subrogación legal de la deuda a favor de la ANI y en contra al Concesionario, conforme con el artículo 1688

³ En el evento en que sea necesaria la reconstrucción del puente, se deberá realizar un análisis detallado de la posibilidad de subrogación legal antes descrita.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20251010186713**

20251010186713

Fecha: **17-10-2025**

numeral 3 del Código Civil. Lo anterior, siempre que se pruebe la responsabilidad del Concesionario en el fallo arbitral respectivo.

Como garantía de pago, la ANI puede enviar el aviso de que trata del artículo 61 del Contrato de Concesión y con esto congelar o asegurar los recursos necesarios para la reparación del puente el Pintao e incorporar esta controversia pendiente en el acta de liquidación del contrato actualmente en proceso de negociación.

Se observa, a la fecha, el Concesionario se ha negado a responder por dicha situación, tampoco ha otorgado elementos que prueben, así sea de forma sumaria el cumplimiento de sus obligaciones de mantenimiento a la estructura del Puente.

v) Frente a la posibilidad de exigir las obligaciones de la aseguradoras, en este caso sería procedente vincularlas al proceso arbitral respectivo. Se observa en el Otrosí 7 se eliminó la posibilidad de exigir multas al Concesionario.

vi) Frente a la eventual responsabilidad de la interventoría, se le puede vincular al proceso judicial pues al momento de la reversión, la única observación solicitud que realizó frente al Puente el Pintao en la "Ausencia de pintura en barandas y presencia de corrosión. Postes fracturados."⁴.

Asimismo es posible observar el informe final con los argumentos técnicos conocidos por la ANI. En este caso, cabría responsabilidad contractual al omitir la verificación del cumplimiento del Apéndice B del Contrato de Concesión: *"Las siguientes actividades y sus indicadores son de obligatorio cumplimiento desde la etapa de operación y serán verificables cada mes. Se denomina mantenimiento al conjunto de actividades rutinarias y periódicas, necesarias para conservar la vía y la infraestructura de puentes"*

2. Obligaciones de Operación y Mantenimiento a cargo del Concesionario que son aplicables al puente el Pintao.

Respecto al puente el Pintao., son aplicables las obligaciones generales y específicas relacionadas con la Operación y Mantenimiento a cargo del Concesionario. En concreto:

En la cláusula 13, respecto a la etapa de operación y mantenimiento, según el contrato, se tratan como obligaciones relacionadas de "operar y mantener"; es decir, es indecible la

⁴ Ver comunicación ANI. 20254090888072 del 16.07.2025 dirigida por Autopistas de la Sabana a la ANI.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20251010186713**

20251010186713

Fecha: **17-10-2025**

obligación de mantenimiento a la operación de los bienes de la Concesión, la cual se debe cumplir en los términos y condiciones que se especifican en las “especificaciones Técnicas de Operación y Mantenimiento”:

“En esta etapa EL CONCESIONARIO también deberá operar y mantener la infraestructura existente en cada uno de los Trayectos del Proyecto, una vez se suscriba el acta respectiva, en los términos y condiciones que se expresan en las Especificaciones Técnicas de Operación y Mantenimiento, cumpliendo con el índice de estado y deflectomería por sectores y con los estándares mínimos de servicio definidos en dichas especificaciones” (subrayas fuera del texto)

En la cláusula 14.7, se obligó el Concesionario a realizar las actividades y obras necesarias para que a la terminación del Contrato se logre una calificación del índice de Estado de cada trayecto, una vida útil de pavimento de 3 años o más.

“En todo caso, EL CONCESIONARIO deberá realizar las actividades y obras necesarias para que a la terminación de EL CONTRATO por la obtención del Ingreso Esperado se logre una calificación del índice de estado para cada trayecto y la deflexión máxima promedio en los trayectos y cumplimiento de los demás indicadores, según lo previsto en las Especificaciones Técnicas de Operación, Mantenimiento y Servicio al Usuario, una vida útil del pavimento de por lo menos tres (3) años más a partir de la finalización de EL CONTRATO, aspectos que serán verificados de conformidad con lo previsto en las Especificaciones Técnicas de Operación, Mantenimiento y Servicio al usuario”. subrayado fuera de texto.

En las especificaciones técnicas de operación, mantenimiento y servicios al usuario contemplados en el Apéndice B del contrato de Concesión, el capítulo II establece:

“El Concesionario deberá realizar los trabajos de conservación, reparación y reconstrucción de la vía que sean necesarios para mantener el Índice de Estado de ésta, de conformidad con lo establecido en el presente Apéndice. Las siguientes actividades y sus indicadores son de obligatorio cumplimiento desde la etapa de operación y serán verificables cada mes. Se denomina mantenimiento al conjunto de actividades rutinarias y periódicas, necesarias para conservar la vía y la infraestructura de puentes. El mantenimiento se considera continuo con intervalos menores de 1 año ó intervalos variables relativamente prolongados de 3 a 5 años. Estos mantenimientos contemplarán los deterioros ocasionados por el tránsito y por fenómenos climáticos. Dichos mantenimientos tendrán alcance en todo el derecho de vía, los cuales podrán acometer obras como: zonas laterales de protección de la vía, construcción de obras de protección, reparación, ampliación, refuerzo y reemplazo de puentes, recuperación



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20251010186713**

20251010186713

Fecha: **17-10-2025**

de los deterioros de la carpeta de rodadura, intervenciones de emergencia en la banca, construcción de obras de drenaje menores y de protección faltantes de la vía y las demás infraestructuras de servicio, con el fin de mantener las condiciones óptimas para la transitabilidad en la vía y la operación”.

Asimismo, se resalta que el Concesionario, durante la ejecución del Contrato, explotó y disfrutó los bienes del corredor vial conforme con el artículo 823 del Código Civil; es de la esencia del Usufructo la conservación de la forma y la sustancia de los bienes explotados bajo esta institución Civil. Por lo tanto, realizar su uso y explotación sin cumplir con el mantenimiento a dichos bienes constituye un desconocimiento a la obligación prevista en el artículo 823 del Código Civil.

Mediante documento “Informe a la visita técnica del 23 de julio de 2025” se puede corroborar que el Puente el Pintao sufría una patología al menos desde 2014. Asimismo se evidenció un fenómeno de socavación en la placa de fondo la cual “se encuentra socavada y partida, esto expone aún más la estructura en una inminente socavación del estribo”.

Esta lesión, como se explicará en el numeral 6, teniendo en cuenta los antecedentes de historia clínica encontrados, correlaciona altamente con una patología detectada desde el 2014.



Fotografía 14 – identificación daño 2 Fisura Longitudinal por flexión (FIF)²

En las siguientes fotografías se observa el mapeo fotográfico detallado de la lesión de forma ampliada desde derecha (aguas arriba) a izquierda (aguas abajo).

Respecto al estribo derecho, en el informe técnico se consideró:

Agencia Nacional de Infraestructura

Dirección: Calle 24A # 59 - 42, Bogotá D.C., Colombia

Conmutador: (+57) 601 484 88 60

Línea Gratuita: (+57) 01 8000 410151



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20251010186713**
20251010186713
Fecha: **17-10-2025**

“Estado del estribo derecho y cauce aguas abajo

Se encuentra como antecedente para la historia clínica del paciente, la existencia de un informe del concesionario **del 17 de septiembre de 2014** (CCS-BOG-0899-14), en el cual se evidencian las siguientes lesiones, que están altamente correlacionadas con las lesiones actualmente encontradas e identificadas en este informe como lesión N° 2, N° 4 y N° 5. (resaltado fuera del texto)



El puente actualmente presenta problemas estructurales, uno de ellos en el estribo derecho en el sentido del cauce, el cual posee una grieta horizontal de gran espesor que compromete la estabilidad del elemento.

Ilustración 5 - Daño en estribo derecho. Fuente: Autopistas de la Sabana S.A.



También la placa de fondo se encuentra socavada y partida, esto expone aún más la estructura en una inminente socavación del estribo.

Ilustración 6 - Daño en placa de fondo y socavación. Fuente: Autopistas de la Sabana S.A.





Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20251010186713**

20251010186713

Fecha: **17-10-2025**

Según este informe es claro que el puente para esta fecha presentaba problemas estructurales, uno de ellos, en el estribo derecho *“el cual posee una grieta horizontal de gran espesor que compromete la estabilidad del elemento”*. Asimismo, se observó que la placa de fondo *“se encuentra socavada y partida, esto expone aún más la estructura en una inminente socavación del estribo”*.

Esta situación, se consideró como causa probable del daño que se evidenció en el pavimento, el cual está relacionado con la pérdida de soporte y socavación bajo el estribo derecho, aleta y placa de fondo.

7. Causa Probable

El paciente presenta diversas síntomas, lesiones y daños, que se encuentran relacionados.

El daño evidente en la estructura del pavimento (Nº 1) es muy probablemente una consecuencia de la pérdida de soporte y socavación bajo el estribo derecho, aleta y placa de fondo (lesiones Nº 4 y 5). A su vez, este daño y lesión primaria, se desencadena en el daño en el estribo derecho aguas arriba identificado en este informe como Nº 3.

El daño Nº 2 (grieta horizontal) aunque tendría un origen o causa primigenia diferente al proceso de socavación, se considera que coadyuvó a este último, ya que generaba un plano de debilidad y vulnerabilidad del cuerpo principal del estribo (ver Fotografía 18).

A su vez, la causa de la socavación observada aguas abajo, tiene relación con las condiciones intrínsecas del paso por el puente (estrechamiento del cauce, ver Ilustración 9 de ejemplo), los eventos de creciente que acrecientan este fenómeno y, en el caso de la estructura, su vulnerabilidad por protección deficiente ante dicho proceso.

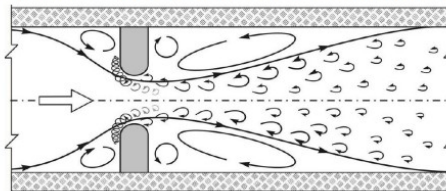


Ilustración 9 - Ejemplo de líneas de corriente y procesos de erosión y socavación en estrechamientos del flujo. Fuente: Evaluation scour at bridges. Fifth Edition. FHWA.

El proceso de socavación puede ser general (típicamente) en condiciones de flujo normal, y pudo presentarse ya sea, desde aguas arriba (por filtración a través de la placa de fondo o antes de su inicio) o desde aguas abajo (ver Ilustración 9). También, el proceso pudo ser acrecentado en eventos de creciente pasados con socavación general y local.

Respecto al daño Nº 1 evidenciado en la calzada, con base en los antecedentes, incluyendo el resultado de las actas de reversión que no incluyeron anotaciones respecto al puente y calzada, muy probablemente se presentó a causa de un evento de creciente presentado al momento de detección del daño (junio de 2025) que, en posible ausencia o deficiente protección de la estructura y cauce, conllevó al daño definitivo con pérdida final de soporte en la base, el daño en el estribo y el reflejo de este en la calzada.

Sin embargo, es probable que el proceso de socavación tuviese un tiempo de evolución progresiva de meses o años, según lo sugiere el informe de 2014 mencionado en el numeral 6, con lesiones y descripciones altamente correlacionadas con la situación actual, incluyendo, en el mismo sentido, deficiente protección de la estructura para mitigar dicho fenómeno y proceso, así como presencia de objetos de gran tamaño en el

Para el Concesionario, como causal de justificación, la única observación que realizó la interventoría al momento de la reversión correspondió a:



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20251010186713**

20251010186713

Fecha: **17-10-2025**

"Tal como se desprende de lo anterior, la única observación efectuada por la interventoría en relación con el puente El Pintao fue la "Ausencia de pintura en barandas y presencia de corrosión. Postes fracturados." Observaciones éstas que, fueron atendidas por el Concesionario, y de lo cual da cuenta el Acta de Reversión"

Asimismo, aduce el Concesionario la obligación del municipio contenida en el acta de reversión según la cual le corresponde realizar los mantenimientos rutinarios y periódicos para la conservación de la infraestructura vial entregada de conformidad con los Manuales, normas y especificaciones técnicas que apliquen.

No queda claro, si el Concesionario conocía de las falla estructurales desde el año 2014, porqué motivo las mismas no se advirtieron en el acta de entrega al municipio, tampoco se mencionó que hubieran sido reparadas durante la ejecución del contrato. En la última comunicación del Concesionario solamente se hizo referencia

Por lo tanto, según esta información, por ahora, se puede concluir lo siguiente:

i) No se puede atribuir la falla evidenciada en junio de 2025 de forma exclusiva, a falta de mantenimiento periódico por parte del municipio de Sincelejo; respecto al proceso de socavación al menos estaría ocurriendo desde 2014 y que era conocido por el Concesionario desde dicha fecha. En el informe se concluye, que la falla estructural en el estribo derecho detectada desde 2014 está altamente correlacionada con las lesiones actualmente encontradas e identificadas en este informe como lesión N° 2, N° 4 y N° 5.

ii) La Concesión conocía, al menos desde 2014 de los problemas estructurales en el estribo derecho del Puente. No se evidencian, según los documentos analizados, acciones correctivas posteriores que hubieran podido evitar el agravamiento de la situación. En su comunicación de julio 16 de 2025 dirigida a la ANI, no menciona mantenimientos a la estructura del Puente⁵.

iii) Por el contrario, la Concesión asume, que la falla detectada en junio de 2025 se debe a falta de mantenimiento por el Municipio. Tampoco aporta pruebas o soportes de mantenimientos realizados de su parte, a la estructura del Puente el Pintao que permitan soportar técnicamente sus afirmaciones.

⁵ Se recomienda al equipo de seguimiento, corroborar la existencia de mantenimientos a la Estructura del Puente el Pintao, al menos en los 5 años anteriores a la reversión. Asimismo revisar y confirmar en el archivo fotográfico del puente presentad por la Interventoría y el Concesionario, si existe evidencia de fotografías a la base del puente, y no solamente a la parte de la barandas y estructura superior.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20251010186713**

20251010186713

Fecha: **17-10-2025**

En todo caso, argumenta como sustento a su posición que “la última evaluación de deflectometría realizada por la interventoría del Proyecto, indicó que la estructura de pavimento del paso urbano de Sincelejo presentaba buena capacidad y soporte estructural, lo que evidencia que, en su momento los elementos estructurales del puente vehicular El Pintao se encontraban en óptimas condiciones dado que no se reflejó ninguna patología en el pavimento en mención, como fallos tipo media luna el cual se está presentando actualmente”⁶.

Sobre esta afirmación, lo prudente es corroborar su soporte técnico, pues no corresponde con la evidencia y análisis del informe técnico elaborado por la ANI después de realizar una visita técnica y revisar los documentos disponibles. No es claro que un análisis de deflectometría al pavimento, permita concluir que la capacidad y soporte estructural del puente se encontrara en óptimas condiciones. Así mismo, daría cuenta de esta situación para la fecha de dicho análisis y no para un momento posterior.

iv) Según los documentos puestos en conocimiento como soporte de la consulta, no se conoció evidencia de mantenimientos rutinarios por parte del Municipio en los cuales se hubiera podido detectar la falla estructural y/o socavaciones que originaron la falla evidenciada en junio de 2025. Esta situación, se puede aclarar solicitando la evidencias del mantenimiento correspondientes al municipio a partir del acta de recibo del puente el Pintao; lo anterior con el objetivo de alcanzar una solución a la situación presentada.

Por lo anterior, existen soportes para que la ANI presente una reclamación Contractual en contra del Concesionario en los términos del artículo 1602 del Código Civil y las cláusulas 13 y 14 del Contrato de Concesión, así como de los anexos técnicos aplicables.

En esta reclamación, se recomienda aportar las evidencias del mantenimiento que le corresponden al Municipio a partir del recibo del puente y soportar técnicamente la posición de la ANI con un perito técnico en los términos de los artículos 226 y 227 del CGP.

3. Disposiciones Contractuales Generales Aplicables a la Gestión de recursos de la Fiducia respecto a la situación presentada.

El Contrato de Concesión No. 002 de 2007, suscrito entre el Instituto Nacional de Concesiones (INCO) y la Sociedad Autopistas de la Sabana S.A.S, fue modificado por la cláusula segunda del Otrosí No. 7 del 11 de diciembre de 2015, así:

⁶ Ver comunicación ANI. 20254090888072 del 16.07.2025 dirigida por Autopistas de la Sabana a la ANI.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20251010186713**

20251010186713

Fecha: **17-10-2025**

*"Modificar la cláusula 14 del **CONTRATO** en el sentido de fijar el ingreso esperado de **EL CONCESIONARIO** en la suma de **QUINIENTOS DIECINUEVE MIL SEISCIENTOS VEINTIÚN MILLONES CIENTO SESENTA Y DOS MIL CIENTO VEINTITRÉS PESOS de diciembre del año 2005 (\$519.621.162.123)** de conformidad con lo desarrollado en el **ANEXO FINANCIERO** de **EL ACUERDO**. La anterior cifra se obtendrá con ocasión del recaudo de las tarifas de peaje de las estaciones Garzones, Flores y La Esperanza."*

De acuerdo con el Acta de Recaudo de Peaje e Ingreso Generado, suscrita el 21 de febrero de 2025, el 20 de febrero de 2025 se constató la obtención del Ingreso Esperado. A la fecha la ANI no ha informado de la terminación del contrato a la Fiduciaria conforme con la cláusula 61 del Contrato, y se encuentra en discusión con el concesionario y la fiduciaria la gestión de los gastos a partir de la activación de dicho evento.

En este otrosí 07 antes citado, se estableció en dicha cláusula segunda que la ANI será la beneficiaria de los recursos de la subcuenta excedentes y que podrá utilizar estos recursos como mecanismo de pago de cualquier obligación dineraria a cargo de la agencia y a favor del Concesionario o para cualquier finalidad concerniente al corredor vial. En efecto:

LA AGENCIA será beneficiaria de los recursos de la Subcuenta de Excedentes del INCO, y podrá utilizar estos recursos, única y exclusivamente, en el orden y para los fines que a continuación se establecen: i) como mecanismo de pago de cualquier obligación dineraria a cargo de **LA AGENCIA** y a favor de **EL CONCESIONARIO**; o ii) para cualquier otra finalidad concerniente al corredor vial.

Esta cláusula, no se refiere ni distingue el periodo entre la terminación y la liquidación efectiva del Contrato. Por lo tanto es aplicable a la situación planteada en la medida en que el Puente el Pintao forma parte del corredor vial que es objeto del Contrato de Concesión.

Si la ANI realiza giros a favor del Municipio, para diagnosticar y/o corregir o solucionar la situación presentada, podría repetir en contra del Concesionario en virtud del numeral 62.1 del Contrato de Concesión según el cual el Concesionario deberá mantener indemne a la ANI de cualquier reclamación derivada de sus actuaciones u omisiones.

En este caso, la reclamación realizada por el Municipio, complementada con los informes técnicos en donde se evidencia la causa de la falla presentada y su imputabilidad al Concesionario constituye el título que permita el pago de dicha obligación y la posterior repetición en contra del Concesionario.



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20251010186713**

20251010186713

Fecha: **17-10-2025**

En efecto:

CLAUSULA 62. DEVOLUCIÓN Y REVERSIÓN DE LOS BIENES AFECTOS A LA CONCESIÓN

62.1. Sin perjuicio del derecho que tiene **EL CONCESIONARIO** – en los términos de este **CONTRATO** – de usar y explotar económicamente los bienes que hacen parte del Proyecto, se entenderá que **EL INCO** se hará propietario de las obras que conforman el Proyecto, al momento de su ejecución, y de los equipos afectos a la Concesión, que conforman el Proyecto, al momento de su suministro e instalación. Por lo tanto, estos bienes son de propiedad de **EL INCO**, y, en general, **EL CONCESIONARIO** tendrá estos bienes hasta su reversión al **INCO** en calidad de usufructo, teniendo a su cargo las obligaciones establecidas de manera expresa o implícita en el presente **CONTRATO**, sus Anexos y sus Apéndices. Al momento de terminación de **EL CONTRATO**, por cualquier causa, todos los bienes inmuebles, con todas sus anexidades, que hacen parte del Proyecto serán entregados al **INCO** en las condiciones señaladas en las Especificaciones Técnicas de Operación y Mantenimiento, especialmente de acuerdo a lo establecido en el Apéndice D, al momento de la terminación de **EL CONTRATO**, por cualquier causa. **EL CONCESIONARIO** deberá mantener indemne al **INCO** contra cualquier reclamación derivada de sus actuaciones u omisiones.

62.2. A la terminación de **EL CONTRATO** por cualquier causa, todos los bienes directamente afectados a la concesión que no sean de propiedad de **EL**

173

01048

Una interpretación contraria implicaría que quedarán obligaciones insolutas o pendientes a cargo del Concesionario relacionadas con el corredor vial y que se ponga en riesgo la prestación del servicio público a los habitantes del municipio de Sincelejo. LA reversión al Municipio, ni las clausulas que se hubieren incorporado al acta respectiva son oponibles frente al incumplimiento de obligaciones contractuales del Concesionario; sin embargo esto lo deberá declarar el juez del Contrato pues claramente, a la fecha, no existe acuerdo entre las partes.

Por lo tanto, tiene sentido, conforme con el Contrato, cláusula segunda del Otrosí 07 que desde la subcuenta excedentes ANI, se pueda financiar un convenio de colaboración o acuerdo de transacción con el Municipio para así satisfacer las obligaciones que le corresponden a la ANI como titular del Contrato de Concesión.

En este caso aplica la causal que permite a la ANI utilizar recursos relacionados con “cualquier otra finalidad concerniente al corredor vial” conforme con el otrosí 7 antes citado.

Por último, se recuerda que este concepto se emite sin perjuicio de las verificaciones pertinentes que haga el equipo de seguimiento del Proyecto y el ordenador del Gasto.

Respecto al trámite de la reclamación judicial, la misma la deberá gestionar al área encargada.

Atentamente,

Agencia Nacional de Infraestructura

Dirección: Calle 24A # 59 - 42, Bogotá D.C., Colombia

Conmutador: (+57) 601 484 88 60

Línea Gratuita: (+57) 01 8000 410151

Página | 12



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20251010186713**
20251010186713
Fecha: **17-10-2025**

CARLOS JULIO PIEDRA ZAMORA
Gerente Jurídico G2-09
Vicepresidencia Jurídica

Anexos: 1 word

cc:

Proyectó: JMA

VoBo: SANTIAGO LEON GOMEZ

Nro Rad Padre:

Nro Borrador: 20251010069202

GADF-F-010

Elaboró: SLG



Firmado Digitalmente
CARLOS JULIO PIEDRA ZAMORA

17/10/2025 11:38:51 COT-05

AKTH-LOAJ-OF10-TM7B-G176-0719-1317-96

