



caminodelpacifico.com

Informe de Gestión Buenaventura – Loboguerrero - Buga 2022

JUNTA DIRECTIVA

DIRECTORES PRINCIPALES

Leopoldo José Pellón Revuelta
Jesús Rodríguez Robles
Carlos Alberto Rosado Zúñiga

DIRECTORES INDEPENDIENTES

Alfonso Otoy Mejía

REVISORÍA FISCAL

Pricewaterhousecoopers (PWC)

CONTENIDO

1.	Carta del Gerente General	1
2.	Gestión a diciembre del año 2022	4
2.1.	Área Jurídica.....	5
2.2.	Área Técnica.....	9
2.2.1.	Descripción Del Proyecto.....	9
2.2.2.	Tramos especiales INVIAS Contrato No. 1070.....	11
2.2.3.	Comité paro cívico Buenaventura – Unidad Funcional 1.	15
2.2.4.	Gestión realizada Dirección Técnica (hasta diciembre 2022)	16
2.2.5.	Inestabilidades geotécnicas - sitios críticos.....	17
2.2.6.	Túneles existentes	21
2.2.7.	Medición de Indicadores en las Unidades Funcionales:	21
2.2.8.	Conclusiones Medición Indicadores.....	22
2.2.9.	Interacción con Redes	23
2.3.	Área Predial.....	23
2.3.1.	Dirección Predial y de Reasentamientos.....	23
2.4.	Área de Operaciones y Mantenimiento	26
2.4.1.	Principales Hitos:	26
2.4.2.	Infraestructura.....	29
2.4.3.	Flota Vehicular	30
2.4.4.	Recurso Humano	31
2.4.5.	Equipos Menores y/o Herramientas	31
2.4.6.	Tráfico y Recaudo	31
2.4.7.	Pesaje.....	33
2.4.8.	Mantenimiento.....	34
2.4.9.	Túneles.....	36
2.4.10.	Otras Consideraciones.....	36
2.5.	Área Ambiental	39
2.5.1.	Gestión Ambiental PAGA – Todo el Proyecto	39
2.5.2.	Permisos Ambientales O&M	40
2.5.3.	Estado de ejecución de los Planes de Inversión del 1% y Planes de Compensación	40
2.5.4.	Conclusiones Área Ambiental.....	41
2.6.	Área Social.....	41
2.6.1.	Conclusiones Área Social	44
2.7.	Estado de ejecución de los Acuerdos de Consulta Previa	44
2.7.1.	Conclusiones Área Consulta Previa	47
2.8.	Área de Gestión de Personas y Seguridad y Salud en el Trabajo	47
2.9.	Área Financiera	51
2.9.1.	Ejecución Presupuestal.....	51

3. Medidas que se recomiendan a la Asamblea General de Accionistas 53

Tabla 1. Unidades Funcionales Contrato Concesión APP 004-2022	10
Tabla 2. Incumplimientos ahuellamiento según Apéndice Técnico 4.....	22
Tabla 3. Avance de la longitud efectiva liberada para la totalidad del proyecto por unidades funcionales.....	24
Tabla 4. Relación de predios con equipamiento especial por unidad funcional.....	26
Tabla 5. Actividades de cumplimiento en un plazo inmediato y en un tiempo no mayor a 90 días, contados a partir de la firma del acta de inicio.....	29
Tabla 6. Equipo necesario inicio operaciones.	30
Tabla 7. Categorías Estación de Peaje Res. 000176 del 13 de enero de 2022	32
Tabla 8. Tráfico modelado y real Estación de Peaje año 2022.....	32
Tabla 9. Cantidades levantadas Corredor Vial	35
Tabla 10. Plan de captación Brigada de Emergencias UVCP	38
Tabla 11. Equipo Social del Proyecto.....	41
Tabla 12. Documentos Contractuales en Estructuración	42
Tabla 13. Gestiones Operativas.....	42
Tabla 14. Documentos y Formatos de la Gestión Social	43
Tabla 15. Acción de Capacitación Interna y Relacionamiento	43
Tabla 16. Consultas Realizadas 2020.....	45
Tabla 17. Consultas Anteriores a 2020.....	46
Tabla 18. Presupuesto Acumulado corte 31 de diciembre de 2022 vs Ejecución Presupuestal 31 de diciembre de 2022	52



1. Carta del Gerente General

Apreciado Señor Accionista,

En cumplimiento de la Ley Aplicable y de los Estatutos de la Sociedad, la Gerencia General de la Concesionaria Unión Vial Camino del Pacífico, se permite presentar a su consideración, el Informe de Gestión de las actividades más relevantes que ha ejecutado la Sociedad en cumplimiento de sus obligaciones derivadas del Contrato de Concesión APP No 004 de 2022, durante el segundo semestre del año 2022.

El 2022 inició para la Concesionaria el 29 de agosto, fecha en la cual la ANI suscribió el Contrato de Concesión de la Nueva Malla Vial del Valle para intervenir y desarrollar el corredor vial Buenaventura - Loboguerrero - Buga, un proyecto de infraestructura vial con una larga historia y antecedentes marcados por la imposibilidad de varios contratistas y concesiones de hacer realidad el sueño de cientos de colombianos, de tener una infraestructura vial que cuente con amplias especificaciones técnicas y de seguridad vial que conecte el Distrito de Buenaventura con el centro del país. El gran esfuerzo del Estado al adjudicar este Contrato de Concesión a la Sociedad que represento se verá materializado con el transcurrir del tiempo.

Durante este periodo se alcanzaron importantes avances para el proyecto. Las actividades de la Concesionaria se centraron en la conformación de los diferentes equipos y áreas de trabajo para la asunción de las obligaciones que implica la gestión del Contrato de Concesión, desde cada uno de los enfoques a desarrollar para la ejecución integral del Proyecto.

Con gran éxito se fue consolidando un equipo de trabajo comprometido no solo con la consecución de los objetivos gerenciales inicialmente planteados y enfocados a cumplir las condiciones precedentes para lograr la firma del acta de inicio del Contrato y avanzar en las obligaciones propias de la Fase de Preconstrucción, sino en dejar una huella en los corazones de cada uno de los habitantes del área de influencia del Proyecto. Estas acciones se encaminaron a brindar espacios de alegría a los niños y niñas pertenecientes a las comunidades aledañas durante la celebración de fin de año y atender con labores humanitarias las afectaciones que sufrieron las comunidades de Cisneros y Loboguerrero durante la ola invernal, demostrando el interés genuino de esta Sociedad de convertirse en un aliado social estratégico para todas las comunidades del corredor vial concesionado.

Lo anterior, la gestión social del Proyecto y la estrategia comunicacional implementada hasta el momento, están contribuyendo a afianzar nuestra presencia y aceptación en el departamento del Valle del Cauca, fortaleciendo alianzas, favoreciendo las condiciones de vida de los habitantes del área de influencia directa e indirecta, convirtiendo a esta Sociedad en un potencial gran empleador y contratante, con relaciones comerciales sólidas, por

medio de acuerdos y contratos encaminados al cumplimiento de nuestras obligaciones contractuales y de las actividades que se adelanten con una visión corporativa y ambientalmente responsable.

Es entonces como, el año 2022 permitió a la Concesionaria, lograr pasos importantes en el desarrollo de nuestras obligaciones contractuales. Todas las áreas de la Concesionaria trabajaron de manera mancomunada para obtener resultados satisfactorios en la gestión contractual y técnica del Proyecto, cumplir dentro de los plazos establecidos las condiciones precedentes para lograr la entrega de la infraestructura por parte de la ANI y la suscripción del Acta de Inicio del Contrato.

Lo anterior fue dado gracias al trabajo de cada una de las áreas de la Sociedad que intervienen en el día a día del Proyecto. Gracias a su esfuerzo, durante el 2022 se avanzó a grandes pasos en las actividades de identificación de las diferentes obligaciones contractuales, reconocimiento del corredor vial concesionado e identificación y relacionamiento con cada uno de los actores sociales y estratégicos, en la consolidación de información ante las autoridades ambientales, judiciales y administrativas, superando con creces algunos obstáculos que se presentaron durante la consolidación de los equipos de trabajo, dada la amplia experiencia de cada uno de ellos, su compromiso diario y el aprendizaje logrado en experiencias profesionales anteriores.

Ahora bien, un riguroso seguimiento en la planificación y ejecución de las actividades a cargo de las diferentes áreas de la Sociedad, acompañada de una estrategia jurídica sólida y eficiente, permitieron culminar el periodo 2022 sin consecuencias legales adversas desde el punto de vista contractual con la ANI y de la facultad de seguimiento que las autoridades gubernamentales y entes judiciales realizan, al término del año 2022 no existieron procedimientos sancionatorios en contra de la Sociedad ni litigios desfavorables, con consecuencias materiales para el Proyecto. En definitiva, las estrategias judiciales y jurídicas implementadas consiguieron mantener indemne los intereses del Proyecto, sentando precedentes para la anticipación de futuros litigios y reclamaciones que puedan darse.

Para el año 2023, los retos a superar por el Proyecto serán entre otros, el inicio de la Fase de Preconstrucción, en el cual se establecen tareas relevantes para cada una de las áreas que conforman el equipo de trabajo de la Concesionaria, tales como el desarrollo de Estudios y Diseños Definitivos de las Unidades Funcionales, la suscripción del Contrato de Diseño y Construcción, el Cierre Financiero, la Gestión Predial, Ambiental y Social, el Inventario de Redes, la entrega del Plan de Obras, la Operación y Mantenimiento de la UF0, la operación y recaudo de la Estación de Peaje Loboguerrero, así como la superación de retos financieros derivados del aumento de las tasas de intereses a causa de la inflación y tasa de cambio.

Agradecidos por el voto de confianza depositado por nuestro Accionista para materializar el Proyecto con el que tanta ilusión trabaja mi equipo de trabajo.

Con gratitud y aprecio.

(Original firmado)

MIGUEL ÁNGEL ACOSTA OSIO

Gerente General

Concesionaria Unión Vial Camino del Pacífico S.A.S.

2. Gestión a diciembre del año 2022

En el presente documento, describen las principales actuaciones de la Sociedad Concesionaria Unión Vial Camino del Pacífico S.A.S. que pueden resultar materiales para los Accionistas, con corte al 30 de diciembre del año 2022.

2.1. Área Jurídica

Durante el transcurso del año 2022, el área jurídica centró sus esfuerzos en el cumplimiento de las obligaciones a cargo de la Sociedad de conformidad con las disposiciones del Contrato de Concesión N°004 de 2022, asegurando de esta manera, la atención de los deberes y obligaciones en la gestión contractual, en las condiciones y términos que exige el Contrato.

A continuación, se describen los principales asuntos que el área jurídica atendió y lideró en lo que respecta al referido Contrato de Concesión:

- **Condiciones precedentes para la firma del Acta de Inicio del Contrato:** Después de la firma del Contrato de Concesión, el 29 de agosto de 2022, y durante el segundo semestre del año 2022, el área jurídica de la Concesionaria revisó y lideró el cumplimiento de las condiciones precedentes establecidas en la Sección 2.3(b) de la Parte General del Contrato de Concesión para la suscripción del acta de Inicio del Contrato, de la siguiente manera:

<p>(i) Presentación por parte del Concesionario y aprobación por parte de la ANI de la Garantía Única de Cumplimiento y de las demás garantías que deban ser entregadas con la Garantía Única de Cumplimiento como requisito para iniciar la ejecución del presente Contrato, conforme a lo señalado en la Sección 12.1(a) de la Parte General del Contrato.</p>	<p>Las pólizas se presentaron por parte del Concesionario mediante los siguientes oficios: (i) Rad. ANI No. 20224091015442 de 9 de septiembre de 2022, (ii) Rad. ANI No. 20224091043862 de 16 de septiembre de 2022, (iii) Rad. ANI No. 20224091412262 de 19 de diciembre de 2022 y (iv) Rad. ANI No. 2023409001398-2 de 5 de enero de 2023.</p> <p>La ANI dio aprobación a: (i) la Garantía Única de Cumplimiento mediante radicado ANI No. 20223120373301 del 18/11/2022, (ii) a la Póliza de Todo Riesgo mediante radicado ANI No. 20233120047081 el 14/02/2023 y, (iii) a la Póliza Responsabilidad Civil Extracontractual mediante radicado ANI No. 20233120047081 el 14/02/2023.</p>
--	--

<p>(ii) La entrega por parte del Concesionario dentro de los cinco (5) Días Hábiles siguientes a la suscripción del Contrato de una certificación expedida por el Revisor Fiscal, cuando se encuentre obligado a tenerlo, o por el Representante Legal en la que conste estar al día en el pago de los salarios, prestaciones sociales y parafiscales de sus empleados, en los términos establecidos por el artículo 50 de la ley 789 de 2002 o las demás normas que lo modifiquen, complementen o sustituyan.</p>	<p>El Concesionario certificó a través del Representante Legal no tener obligaciones pendientes de efectuar los aportes de que trata el Art. 50 de la Ley 789/02, mediante oficio radicado ANI No. 20224090883422 del 09/08/2022.</p>
<p>(iii) La constitución del Patrimonio Autónomo y el fondeo de las Subcuentas según se establece en las Secciones 3.14 y 3.15 de la Parte General del Contrato de Concesión.</p>	<p>Comunicado Fiduciaria Bancolombia C305100002-0311-22 del 22/09/2022. Giro Equity C305100002-0313-22 del 26/09/2022.</p>
<p>(iv) El nombramiento del Supervisor de la ANI, que, en todo caso, deberá llevarse a cabo dentro de los diez (10) Días Hábiles siguientes a la suscripción del Contrato.</p>	<p>La Gerente Técnica designada por la ANI para el proyecto es la Ingeniera Cecilia Muñoz Salamanca. Se designó al ingeniero Jairo Alberto Suárez como líder del equipo de seguimiento, mediante contrato VEJ-572-2022.</p>
<p>(v) La suscripción por parte de la ANI del Contrato de Interventoría.</p>	<p>Se suscribió el Contrato de Interventoría No. VEJ-627-2022 el 16 de diciembre de 2022 con el Consorcio Conexión INSA.</p>
<p>(vi) El pago por parte del Concesionario de la primera cuota de la Comisión de Éxito al Estructurador, en los términos señalados en la Parte Especial, salvo que la previsión de la Parte Especial prevea un plazo superior a los treinta (30) días hábiles siguientes a la suscripción del Contrato, evento en el cual no se exigirá este requisito.</p>	<p>El pago de la primera cuota de la Comisión de Éxito del Estructurador se realizó el 10 de noviembre de 2022, de conformidad con el oficio Rad. Salida ANI No. 20223120346011 de 29 de octubre de 2022.</p>
<p>(vii) El reembolso del valor de los estudios realizados durante la Precalificación a los Precalificados no adjudicatarios del presente Contrato, de ser el caso, de conformidad con las reglas aplicables al proceso de precalificación. Este reembolso se efectuará dentro de los veinte (20) Días Hábiles siguientes a la suscripción del Contrato.</p>	<p>No Aplica.</p>
<p>(viii) Que dentro de los treinta (30) Días Hábiles siguientes a la suscripción del</p>	<p>Comunicado Fiduciaria Bancolombia C305100002-0311-22 del 22/09/2022.</p>

<p>Contrato el Concesionario haya recibido efectivamente los Recursos de Patrimonio por parte de sus socios y/o Fondos de Capital Privado, según corresponda, y con esto se haya cumplido el respectivo Giro de Equity, de conformidad con lo previsto en la Parte Especial.</p>	<p>Giro Equity C305100002-0313-22 del 26/09/2022.</p>
<p>(ix) La entrega de la Información Financiera a la que hace referencia el inciso final del párrafo del artículo 2.2.2.1.8.6. del Decreto 1082 de 2015.</p>	<p>Información remitida mediante radicados ANI No. 20224091180872 del 19/10/2022 y 20224091207742 del 26/10/2022.</p>
<p>(x) La Entrega de la Infraestructura programada para ser recibida por el Concesionario al inicio del Contrato en los términos previstos para ello en la Parte Especial y en la fecha que señale la ANI, incluyendo las Estaciones de Peaje, las Estaciones de Pesaje y toda aquella infraestructura asociada.</p>	<p>El Acta de Entrega se suscribió el 15 de febrero de 2023.</p>
<p>(xi) Con relación a la infraestructura entregada del Corredor del Proyecto, el Concesionario deberá haber suscrito el (los) Contrato(s) de Operación y Mantenimiento durante la Etapa Preoperativa o haber expresado la condición de que ejercerá las obligaciones relacionadas de manera directa. Ambas situaciones deberán ser informadas a la ANI mediante Notificación enviada por el Concesionario con anterioridad a la Fecha de Inicio. La condición de ejercer las obligaciones de Operación y Mantenimiento directamente por el Concesionario se entenderá expresada en el evento de no haberse allegado por el Concesionario el referido Contrato de Operación y Mantenimiento al momento de la Fecha de Inicio.</p>	<p>Se notificó mediante radicado ANI No. 20224091090052 del 27/09/2022.</p>
<p>(xii) Que el Concesionario informe a la ANI sobre la designación del Director del Proyecto, mediante Notificación realizada con anterioridad a la Fecha de Inicio.</p>	<p>Se notificó mediante radicados ANI No. 20224091090052 del 27/09/2022 y 20224091366672 del 06/12/2022.</p>
<p>(xiii) Las demás que se señalen en la Parte Especial.</p>	<p>No se contemplan condiciones adicionales en la Parte Especial.</p>

- **Acta de Entrega de la Infraestructura:** Una de las condiciones precedentes para suscribir el acta de inicio del Contrato de Concesión y el inicio de la Fase de Preconstrucción del Proyecto es la firma del Acta de Entrega de la Infraestructura. Así, en el marco establecido por el Contrato de Concesión, el área jurídica encabezó la metodología, elaboración y coordinación del Acta de Entrega de la Infraestructura, acompañando y cooperando con el área técnica y de operación y mantenimiento la materialización de la entrega de la infraestructura propiamente dicha y anticipando eventuales riesgos contractuales derivados de aquellos sectores que, en el marco del Contrato de Concesión, no se recibirían en este proceso inicial.
- **Acta de Inicio del Contrato de Concesión:** En igual sentido, el área jurídica de la Concesionaria encabezó la metodología, elaboración y coordinación del Acta de Inicio del Contrato de Concesión, luego de acreditar la totalidad de las condiciones precedentes establecidas en la Sección 2.3(b) de la Parte General.
- **Negociación del Otrosí No. 1 al Contrato de Concesión:** Durante el último trimestre del año 2022, el área jurídica de la Concesionaria participó en las reuniones programadas por la ANI, con el propósito de regular la anticipación de las intervenciones de rehabilitación de la Unidad Funcional 1, para atender algunas solicitudes de la comunidad del Distrito de Buenaventura que fueron consignadas en los documentos denominados “Términos de Referencia” y “Plan de Acción”.

Los términos de negociación con la ANI aún se mantienen, sin perjuicio de lo cual, el área jurídica de la Concesionaria está consolidando la información necesaria para elaborar un documento de modificación contractual, analizando los escenarios más favorecedores para la Sociedad, identificando los eventuales riesgos y el mecanismo para mitigarlos y comunicando internamente la estrategia planteada para afrontar este tema con el cuidado y la diligencia debida.

- **Negociación del Contrato de Diseño y Construcción:** Para dar cumplimiento a una de las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión durante la Fase de Preconstrucción del Proyecto, que se activa inmediatamente sea suscrita el acta de inicio del Contrato, y en función del tiempo, el área jurídica de la Sociedad lideró la elaboración del Contrato de Diseño y Construcción que será suscrito con Sacyr Construcciones para la ejecución de las actividades preconstructivas, los Estudios y Diseños y, posteriormente, las intervenciones de cada Unidad Funcional del Proyecto. El contenido del contrato deberá ser avalado por la Junta Directiva y por cada una de las partes intervinientes. Durante el último trimestre del año 2022, el área jurídica avanzó en una versión del documento bastante consolidada y, se espera de manera razonable concertar la versión final durante el mes de enero de 2023.

La gestión contractual del Proyecto Nueva Malla Vial del Cauca, corredor vial Buenaventura – Loboguerrero - Buga encabezada por el equipo jurídico de la Concesionaria, es una actividad transversal a la ejecución de las actividades que cada una de las áreas de la Concesionaria desarrolla, de ahí la importancia de mantener la coordinación y cooperación consolidada hasta el momento con los diferentes equipos de trabajo. En tal sentido, el área jurídica realizará sus mejores esfuerzos para afrontar los próximos retos con responsabilidad, oportunidad y profesionalismo, los cuales estarán enfocados en el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el Contrato de Concesión y en el inicio de la Fase de Preconstrucción del Proyecto.

2.2. Área Técnica

2.2.1. Descripción Del Proyecto

El corredor vial del Proyecto tienen una longitud Origen – Destino de 128km y está conformado por veintiún (21) Unidades Funcionales y una Unidad Funcional de Operación y Mantenimiento que comprenden las Rutas Nacionales 40VLA (Intersección SENA – Intersección Citronela) y 4001 (Buenaventura – Loboguerrero – Buga), las cuales serán objeto de las siguientes intervenciones: Rehabilitación de 24 km, Puesta a Punto de 154.2 km, Mejoramiento de 32.5km y Construcción de 34.1km, para un total de 244.8km en intervenciones sobre las dos calzadas existentes, con sus respectivas actividades de operación y mantenimiento (UFO).

Adicionalmente, se cuenta con un total de 17 túneles existentes con una longitud consolidada de 9.3km., que junto con los puentes y viaductos existentes serán objeto de actividades de Rehabilitación y de Puesta a Punto. Sumado a que, se contempla la construcción de una ciclovia entre los sectores de Mediacanoa y Buga y, la construcción de un parqueadero para facilitar el acceso al Puerto de Buenaventura, el cual corresponde a la Unidad Funcional 3.

El Proyecto tendrá una Fase de Preconstrucción con una duración estimada de 18 meses, para posteriormente dar paso a la etapa constructiva, cuya duración estimada se establece en 3.5 años (42 meses), de tal manera que, la Operación y Mantenimiento de la vía inicie dentro de los 5 años contados desde la Fecha de Inicio.

Durante la Fase de Preconstrucción se establecen tareas relevantes para cada una de las áreas que conforman el equipo de trabajo de la Concesionaria, tales como el desarrollo de Estudios y Diseños Definitivos, la suscripción del Contrato de Diseño y Construcción, el Cierre Financiero, la Gestión Predial, Ambiental y Social, el Inventario de Redes, la entrega del Plan de Obras, la Operación y Mantenimiento de la UFO, la operación y recaudo de la Estación de Peaje Loboguerrero, entre otras.

Por último, se describe las intervenciones previstas en cada una de las Unidades Funcionales del Proyecto:

Tabla 1. Unidades Funcionales Contrato de Concesión APP 004 de 2022

UF	PR Inicio	PR Fin	Long. (Km)	Constr. (mes)	Fin.	Intervención prevista
UF0	K0+000	K118+412	128,00			Operación y Mantenimiento Rutinario del corredor.
1	K0+000	K15+000	15,00	18	16/2/2026	Rehabilitación y mantenimiento periódico del corredor existente.
2	K0+000	K3+125	3,13	24	16/8/2026	Puesta a punto y mantenimiento periódico de la calzada existente.
2	K3+125	K6+500	3,38	24	16/8/2026	Construcción de la segunda calzada, mejoramiento de la calzada existente y mantenimiento periódico de la doble calzada.
3	K3+125	K3+125		24	16/8/2026	Construcción y Mantenimiento Periódico.
4	K6+500	K10+000	3,50	18	16/2/2026	Construcción de la segunda calzada, mejoramiento de la calzada existente y mantenimiento periódico de la doble calzada.
5	K15+000	K20+165	5,17	36	16/8/2027	Construcción de la segunda calzada, mejoramiento de la calzada existente y mantenimiento periódico de la doble calzada.
6	K20+165	K39+470	19,31	18	16/2/2026	Puesta a punto y mantenimiento Periódico de la doble calzada
7	K39+470	K47+680	8,21	18	16/2/2026	Puesta a punto y mantenimiento Periódico de la doble calzada
8	K47+680	K48+640	0,96	24	16/8/2026	Construcción de segunda calzada y mantenimiento periódico de la segunda calzada.
9	K47+680	K50+840	3,25	42	16/2/2028	Construcción de la segunda calzada, mejoramiento de la calzada existente y mantenimiento periódico de la doble calzada.
10	K50+840	K63+000	11,11	24	16/8/2026	Puesta a Punto y mantenimiento Periódico
11	K50+840	K63+000	11,29	24	16/8/2026	Puesta a Punto y mantenimiento Periódico

UF	PR Inicio	PR Fin	Long. (Km)	Constr. (mes)	Fin.	Intervención prevista
12	K63+000	K67+000	3,20	24	16/8/2026	Construcción de la segunda calzada, mejoramiento de la calzada existente y mantenimiento periódico de la doble calzada.
13	K67+000	K69+000	2	30	16/2/2027	Construcción de la segunda calzada, mejoramiento de la calzada existente y mantenimiento periódico de la doble calzada.
14	K69+000	K72+150	3,15	36	16/8/2027	Construcción de la segunda calzada, mejoramiento de la calzada existente y mantenimiento periódico de la doble calzada.
15	K72+150	K74+000	1,85	42	16/2/2028	Construcción de la segunda calzada, mejoramiento de la calzada existente y mantenimiento periódico de la doble calzada.
15	K74+000	K75+000	1	42	16/2/2028	Puesta a punto y mantenimiento Periódico de la doble calzada
16	K75+000	K89+000	14	18	16/2/2026	Puesta a punto y mantenimiento Periódico de la doble calzada
17	K89+000	K103+000	14	30	16/2/2027	Puesta a punto y mantenimiento Periódico de la doble calzada
18	K103+000	K110+835	7,84	18	16/2/2026	Puesta a punto y mantenimiento Periódico de la doble calzada
19	K110+835	K114+000	3,17	24	16/8/2026	Construcción de segunda calzada y ciclorruta. Mejoramiento de la calzada existente, y Mantenimiento Periódico de la doble calzada y de la ciclorruta.
20	K114+000	K116+000	2,05	36	16/8/2027	Construcción de segunda calzada y ciclorruta. Mejoramiento de la calzada existente, y Mantenimiento Periódico de la doble calzada y de la ciclorruta.
21	K116+000	K118+412	2,38	30	16/2/2027	Construcción de segunda calzada y ciclorruta. Mejoramiento de la calzada existente, y Mantenimiento Periódico de la doble calzada y de la ciclorruta.

2.2.2. Tramos especiales INVIAS Contrato No. 1070

Como antecedente a la consecución de este Proyecto de infraestructura vial, el Gobierno Nacional ha pretendido unir en doble calzada el Distrito de Buenaventura con el municipio de Guadalajara de Buga, de tal manera que, cada una de las entidades del Estado a realizado un gran esfuerzo por tratar de materializar tal objetivo sin obtener resultados favorables.

A diciembre del 2022, el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVIAS) mantiene vigente el Contrato de Obra No. 1070 de 2020, cuyo alcance se superpone con el corredor vial concesionado Buenaventura - Loboguerrero – Buga. En desarrollo de este contrato, se ejecutaron algunas obras y se adelantaron trabajos en sectores del Proyecto donde el Concesionario tiene la obligación contractual de llevar a cabo actividades de Rehabilitación.

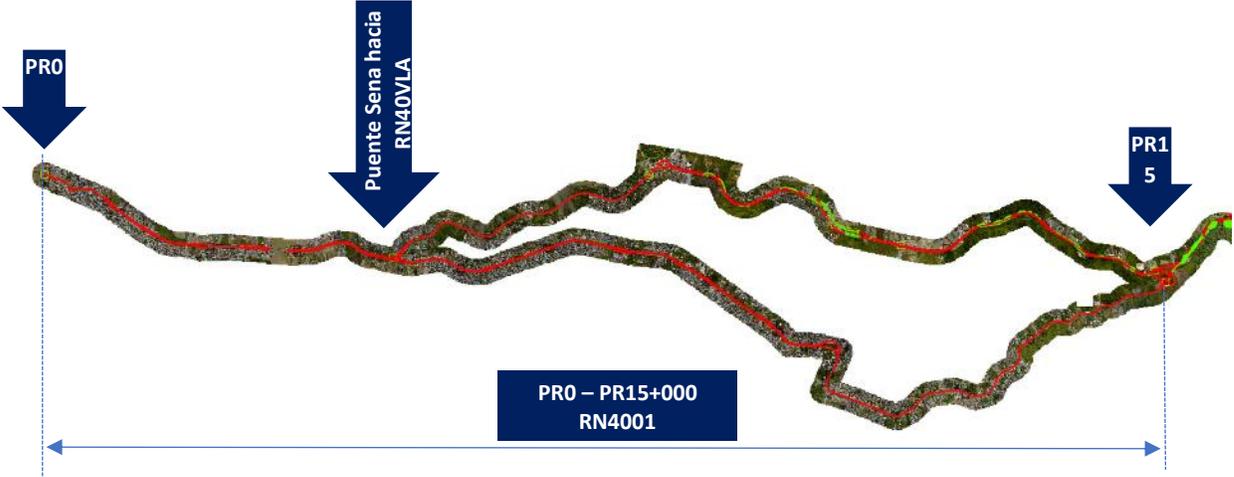


Ilustración 1. Tramos intervenidos en el marco del contrato INVIAS 1070-2020. Fondo adicional.

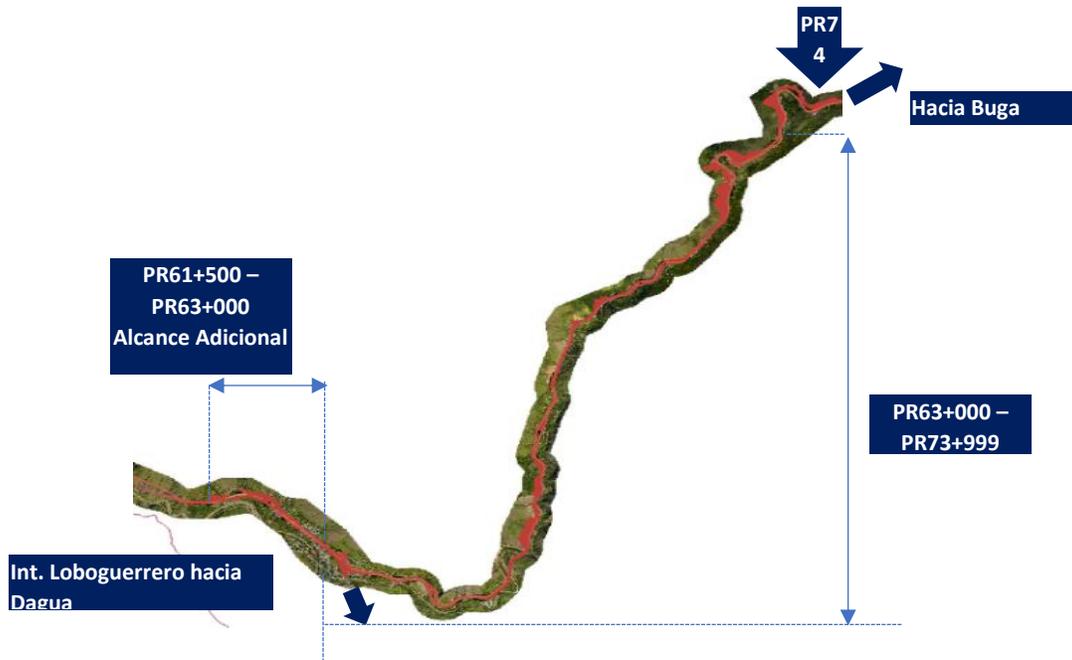


Ilustración 2. Tramos intervenidos y sin concluir en el marco del contrato INVIAS 1070-2020. PR61+500 - PR74+000.

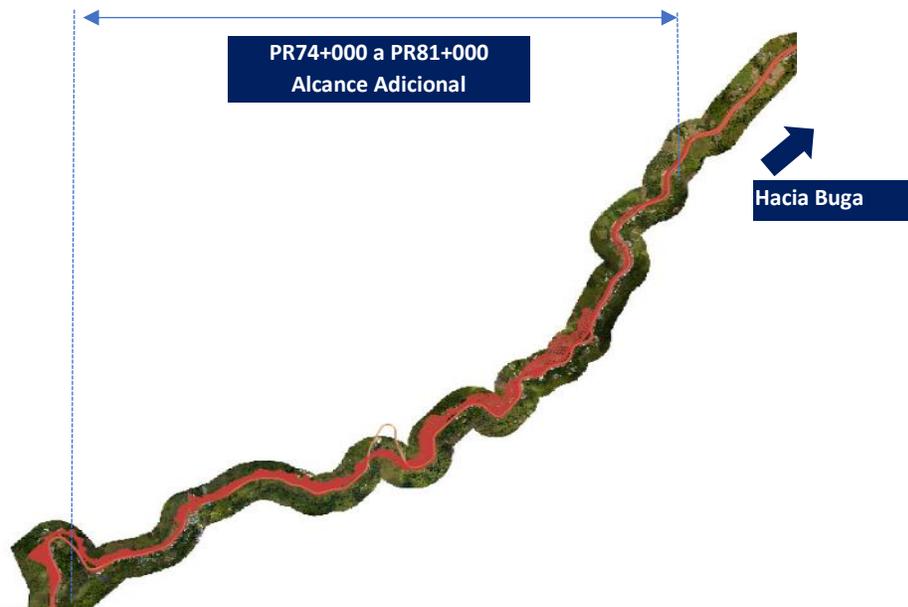


Ilustración 3. Tramos sin concluir en el marco del contrato INVIAS 1070-2020. PR74+000 - PR81+000.

A continuación, se describen las dos situaciones en las cuales se superpone el Contrato 1070 INVIAS con el Contrato de Concesión APP 004 de 2022:

- a. Devolución CAPEX adicional (Figura 1 y 2) - Infraestructura incluida en el alcance del proyecto. Según se estipula en la Sección 3.10(f)(iv) de la Parte Especial del Contrato de Concesión, en el caso en el que el INVIAS en el marco de la ejecución del Contrato No. 1070 de 2020 realice Intervenciones sobre los PR 0+000 al PR 15+000 y PR 63+000 al PR 73+999, dicha infraestructura deberá ser recibida por el Concesionario en un plazo máximo de dieciocho (18) meses contados a partir de la Fecha de Inicio o una vez esté disponible para su entrega a la ANI. Así mismo, deberá ser devuelto a la ANI un valor de CAPEX proporcional a los kilómetros-calzada que sean intervenidos.

Estos montos son del orden de 3.091 millones de pesos km/calzada para las obras ejecutadas por el INVIAS en la Unidad Funcional 1 (Buenaventura) y de \$12.000 millones km-calzada de vía y 15.600 millones km-calzada de taludes, para las obras comprendidas en las Unidades Funcionales 12, 13, 14 y 15.1; todo lo anterior en pesos de mes de Referencia.

Sin embargo, dentro de los recorridos de verificación por parte del área técnica del Concesionario, se han identificado no conformidades en la mayoría de dichos tramos, tales como el incumplimiento de indicadores de pavimentos, taludes sin terminar, puentes ejecutados sin pruebas de carga, entre otros. En tal sentido, el área técnica de la Concesionaria, en el marco de su debida diligencia, ha establecido que al momento de recibir estos sectores del Proyecto se harán las anotaciones técnicas correspondientes para establecer el valor CAPEX a devolver.

- b. Alcance Adicional (Figura 2 y 3) - Infraestructura NO incluida en el alcance del Proyecto. Si una vez vencido el plazo máximo definido para las intervenciones previstas dentro de los PR61+500 a 63+000 y PR74+000 a 81+000, estas no se encuentran finalizadas, de acuerdo con las especificaciones técnicas previstos en el Contrato No. 1070 de 2020 del INVIAS, será responsabilidad del Concesionario ejecutar aquellas obras inconclusas o pendientes, para garantizar la continuidad de la doble calzada.

Estas obras serán adicionales al alcance del Contrato de Concesión previamente definido, por lo tanto, serán un riesgo que debe asumir la ANI. Para conocer su valor se deberá realizar un proyecto con los diseños, cantidades, valores a precios unitarios y monto de AIU que será puesto a consideración de la ANI y la Interventoría del Proyecto. Para ello, el área técnica de la Concesionaria considera importante prever y realizar el plan de gestión contractual, con el fin de lograr el reconocimiento total de las obras de estabilización adicionales que se deberán ejecutar para la puesta en operación del corredor vial del Proyecto.

En virtud de lo expuesto, dentro de la gestión adelantada por el Concesionario, se dieron a conocer las no conformidades identificadas ante la ANI e INVIAS, que permitieron establecer dentro del Acta de Inicio un precedente para recibir las obras en las mejores condiciones posibles. Adicionalmente, que tal circunstancia no represente un sobrecosto para el Proyecto, al realizar devolución de Capex en zonas que pueden requerir intervenciones adicionales si no se atienden las observaciones previamente identificadas.

2.2.3. Comité para cívico Buenaventura – Unidad Funcional 1.

Durante el segundo semestre de 2022 y una vez se conformó el área técnica, se puso en conocimiento de la ANI la situación que se presenta en el Distrito de Buenaventura con relación a los compromisos adquiridos por parte del Gobierno Nacional en el marco del Comité del paro Cívico de Buenaventura (desde el PR 0 hasta el PR 15), planteados en el “Plan de Acción” y “Términos de Referencia”, los cuales exceden el alcance contractual establecido en el Apéndice Técnico 1 para este sector del Proyecto.

Así mismo, en diferentes actos de visita al Proyecto que se ha sostenido con la comunidad e inclusive en las reuniones de seguimiento del Comité del paro cívico de Buenaventura, se ha manifestado la expectativa de la comunidad de que el Concesionario inicie de manera inmediata las intervenciones de Rehabilitación de la vía llevadas a cabo en el marco del Contrato 1070 de 2020 del INVIAS, es decir, continuar con el trabajo de demolición del pavimento existente y construcción del pavimento rígido nuevo de la Avenida Simón Bolívar de Buenaventura de manera inmediata y luego de la finalización de dicho contrato.

Esta expectativa contradice lo estipulado en el Contrato de Concesión, en la medida en que, primero deberá cumplirse una Fase de Preconstrucción para la realización de Estudios y Diseños, gestiones prediales y ambientales, entre otras actividades de Preconstrucción, con una duración estimada de 18 meses contados a partir del Acta de Inicio del Contrato.

Dadas las condiciones sociales presentes en el Distrito de Buenaventura y los compromisos suscritos por el Estado con los diferentes representantes de los sectores sociales y productivos de esa ciudad, existirá un riesgo latente donde se pueden generar situaciones de malestar social que redunden en afectaciones negativas dentro del desarrollo del Proyecto.

Para ello, con la ANI se han desarrollado varias mesas de trabajo con el fin de dar solución a dicha situación, mediante la elaboración de un Otrosí al Contrato de Concesión, para que así sea posible contractual y financieramente ejecutar las obras que puedan estar dentro del alcance contractual de la Concesionaria, toda vez que hay actividades que requerirán proyectos nuevos o son de responsabilidad propia del Distrito de Buenaventura. El 26 al 28 de octubre de 2022 con el acompañamiento de la ANI y el INVIAS, se realizó una visita a lo largo de todo el corredor vial del Proyecto para poder revisar las obras ejecutadas por el INVIAS y los compromisos presentes en el Plan de Acción.

2.2.4. Gestión realizada Dirección Técnica (hasta diciembre 2022)

En el marco de las gestiones propias del área técnica, se llevaron a cabo las visitas internas del Concesionario, así como la interacción con la ANI e INVIAS, en donde se pudieran dejar los precedentes necesarios para la suscripción del Acta de Inicio del Contrato. A continuación, se mencionan las más relevantes que se lograron desarrollar:

Gestión Interna

- El 18 de octubre se realizó un recorrido al proyecto en conjunto con el área de OYM, y RQ Construcciones, un proveedor de señalización. Se identificó la señalización necesaria según las condiciones de la vía, algunos sectores con factores externos, causantes de la escasa presencia de señalización tanto vertical como horizontal.
- El 24 de octubre se realizó un recorrido a la vía, en conjunto con un representante de AJUSCOL Consultores, quien revisa el tema de seguros del proyecto. En el recorrido se identificó las condiciones de todos los puentes mayores a 100 metros y todos los túneles.
- El 9 de noviembre se realizó un recorrido en conjunto con el área de OYM, para identificar posibles zonas de disposición de material (Zodmes) para Operación y Mantenimiento. Se visitaron 6 lugares con diferentes características topográficas, se realizó una identificación inicial, se tomó datos de los propietarios, localización y un área aproximada.
- El 11 de noviembre se continuo con el recorrido de Zodmes, se visitó un área en el PR16+000 como posible sitio para disposición de material, este lugar actualmente está siendo utilizado por el Consorcio Isla (Contratista del INVIAS), donde se está depositando material removido del PR 41+150. De acuerdo con la información este punto cuenta con permisos de la entidad ambiental (EPA).
- El 15 de diciembre se realizó con APSA, un recorrido para realizar la medición de los indicadores de IRI, textura y deterioro de la infraestructura vial de todas las Unidades Funcionales.
- Durante la semana del 19 al 23 de diciembre se realizaron recorridos entre los tramos del PR1+000 al PR15+000 y del PR61+000 al PR81+000, donde se llevó a cabo vuelos con *Drone*, para generar foto mosaicos y videos de la vía.

Gestión ANI, INVIAS y Diseñador

- El 19 de octubre se realizó un recorrido dirigido por el área de OYM en conjunto con el equipo técnico, para revisar diferentes sectores de la vía que presentan complejidades técnicas importantes de identificar desde el principio. Se detallaron sectores con hundimiento, ahuellamiento, con invasiones sobre el derecho de vía, con problemas de estabilidad, con desplazamientos, con temas hidráulicos, entre

otros. Además, se realizó una reunión con el INVIAS en el CCO de túneles, donde se identificaron los riesgos y características de los túneles existentes.

- Del 26 al 28 de octubre con la participación de la ANI y el INVIAS se realizó una visita a lo largo de todo el corredor vial para revisar temas relacionados con las obras ejecutadas por el INVIAS y los compromisos presentes en el Plan de Acción.
- El 28 y 29 de noviembre se llevó a cabo una visita con el Epecista y el área de OYM, en donde se realizó la identificación del proyecto y se detallaron varios puntos del trazado con temas relacionados con problemas geotécnicos: hundimientos, desplazamientos, desprendimientos, socavación y erosión, además, se concertó una reunión con la interventoría del contrato INVIAS 1070, en la cual se abordaron temas relacionados con el avance actual de la obra y los trabajos que se realizarían en los taludes caídos. Se manifestó que solo se realizarán trabajos para el retiro de material, no obras de estabilización.

Interacción con Diseñadores INGETEC

- Del 15 al 18 de noviembre, se llevó a cabo una visita al proyecto con el consultor de diseño INGETEC y el Epecista, en donde se revisaron temas generales relacionados con diseño geométrico, hidráulico, geológico y estructural.
- La consultoría inició la programación de levantamientos del corredor vial desde el municipio de Buga hacia Buenaventura, inventarios de infraestructura, redes existentes, túneles y cartografía.

2.2.5. Inestabilidades geotécnicas - sitios críticos

Como consecuencia de la fuerte ola invernal que se desarrolló en el territorio nacional en los meses de octubre y noviembre del 2022, se presentaron a lo largo del corredor vial concesionado diferentes eventos de inestabilidad de taludes, deslizamiento de material y hundimientos de la calzada existente, que tienen una característica de severidad e impacto en el Corredor Buenaventura – Loboguerrero – Buga de manera posterior a la adjudicación del Contrato de Concesión APP No. 004 de 2022; algunos de estos son consecuencia de reactivaciones de procesos recurrentes que no han sido solucionados de fondo.

Sin embargo, como se le ha manifestado a la ANI, el Concesionario considera que las fallas que se describen a continuación no hacen parte del alcance contractual al excederse el alcance de Puesta a Punto sobre estos sectores, teniendo en cuenta que dichos tramos se encuentran en Unidades Funcionales con la doble calzada en operación.

Dentro de los recorridos realizados por el área técnica de la Concesionaria durante el segundo semestre de 2022, se encuentran 4 sectores críticos cuyos movimientos son

activos, generando con el paso del tiempo, más grietas, fisuras, caídas de material y aumento de los hundimientos como se detalla a continuación:

- **Sitio crítico PR 25+200:** A la altura del PR25+000, en la calzada izquierda de la vía, se presentó un importante hundimiento súbito de la vía que produjo fracturas en el pavimento y un desnivel que afecta el tránsito vehicular en este sector del corredor vial concesionado. Este hundimiento tiene unos 30 metros de longitud aproximadamente:



Ilustración 4. Fotografía escalonamientos y fallo del terraplén PR25+200.

El contratista del INVIAS realizó una colocación de mezcla asfáltica de manera artesanal para cubrir el desnivel, dejando un acabado y unas condiciones de rodadura muy por debajo de los estándares de construcción esperados. No obstante, a la fecha prevalece el desnivel del pavimento y se registran daños en las cunetas y obras de drenaje de la vía que no han sido reparados.

Así mismo, se logró apreciar que el asentamiento es activo y que la renivelación de la rodadura se encuentra nuevamente afectada por el asentamiento, presenta deformaciones y ondulaciones que reflejan la calidad deficiente de la instalación y medida adoptada, convirtiéndose ahora en un nuevo problema para la seguridad vial de los usuarios



Ilustración 5. Fotografías asentamiento activo sobre pavimento antiguo y mal estado de mezcla de renivelación (deformaciones y nuevos asentamientos)

La mezcla asfáltica utilizada para la renivelación de este sector presenta deficiencia en la calidad del material y procedimiento para su instalación, lo que condujo a un deterioro prematuro reflejado en la aparición de baches, deformaciones, escalonamientos y nuevas grietas por la continuidad del movimiento.

- **Sitio crítico PR 41+150:** El 6 de octubre de 2022 se aprecia un movimiento en masa de tipo circular sobre un talud intervenido lo cual ocasionó el taponamiento por el material desplazado sobre las dos calzadas, afectando además un tubo de Ecopetrol ubicado en la corona de dicho talud.



Ilustración 6. Fotografías despeje de calzada ante emergencia por deslizamiento.

El 9 de octubre se despejó una calzada removiendo el material desplazado, sin embargo, a la fecha no se han realizado trabajos adicionales de sostenimiento ni protección del talud, representando una amenaza alta en cuanto a la retrogresión de la falla y un nuevo fenómeno de remoción.

- Sitio crítico PR 84+200 – 84+400:** Este tramo es de especial atención, toda vez que no podrá ser recibido por parte del Concesionario hasta tanto no se finalice la construcción y reparación de la doble calzada de dicho tramo, tal como se expresa en el literal (g) del numeral 3.6 de la Parte Especial del Contrato de Concesión. Sobre este sector se apreció el deslizamiento total de la calzada izquierda, dejando la calzada derecha como única forma de tránsito vehicular, la cual fue estabilizada mediante anclajes activos como sostenimiento provisional.



Ilustración 7. Fotografía.

Se deberá analizar las 2 calzadas en su conjunto para evitar un nuevo deslizamiento que pueda afectar la calzada derecha. Se sugiere la posibilidad de ser incluido como obra de alcance adicional de conformidad con lo previsto en la Sección 3.10 de la Parte Especial del Contrato.

- Sitio crítico PR 99+700:** En este sector se apreció un hundimiento que afecta aproximadamente 50m de vía. Se evidencian fracturas, escalonamientos, desnivel en el pavimento y escarpes en el predio ubicado en la parte baja del terraplén. De acuerdo con lo evidenciado, la vía cortó una microcuenca cuyo sistema de drenaje no se aprecia en funcionamiento, impidiendo el flujo de las aguas desde la parte alta a la parte baja de la misma.



Ilustración 8. Fotografías.

El Contratista INVÍAS realizó la delimitación de la zona, señalizando y realizando nivelaciones que evitaran reducir el riesgo de accidentes en la zona.

2.2.6. Túneles existentes

A partir de las inspecciones visuales realizadas en los túneles existentes del Proyecto se pudo apreciar que:

- En el sentido Buenaventura – Loboguerrero, la condición de los Túneles 1 Derecho, 5E y 2 Derecho se ha definido como una condición de **estado 3 (regular)**, atribuido principalmente a filtraciones de agua evidenciadas en estos túneles.
- En el mismo sentido Buenaventura – Buga, la condición para los Túneles 3 Falso y 4 Derecho se ha calificado como una condición de **estado 2**, esto evidencia un estado bueno de los túneles.
- La condición de los Túneles 2E y 1E se ha definido como una condición de **estado 3 (regular)**, atribuido principalmente a las filtraciones de agua evidenciadas en estos túneles; además, posiblemente se produzca asentamientos, los cuales podrían hacer que se pase a una calificación de estado 4.
- En el sentido Loboguerrero – Buenaventura la condición para los Túneles 12, 11, 10, 9, 8, 7 y 6 se ha calificado como una condición de **estado 2**, esto evidencia un estado bueno de los túneles.
- En el mismo sentido Loboguerrero – Buenaventura, la condición de los Túneles 5, 4 y 3 se ha definido como una condición de **estado 3 (regular)**, atribuido principalmente a las filtraciones de agua y el ingreso de material de derrumbe al interior de los túneles.

2.2.7. Medición de Indicadores en las Unidades Funcionales:

Durante los meses de noviembre y diciembre se realizaron mediciones de indicadores en todo el corredor vial, correspondientes a IRI, Textura y Ahuellamiento y Georradar. Dichas mediciones fueron realizadas por parte de la empresa APSA, con el fin de identificar deficiencias previo a la firma del Acta de Inicio del Contrato de Concesión.



Ilustración 9. Fotografías

Finalizando el mes de diciembre, el Contratista APSA presentan los resultados de la evaluación del indicador de ahuellamiento auscultado en el corredor vial concesionado, para las Unidades Funcionales comprendidas en la ruta nacional 4001 (UF1, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 y 21) y en la ruta nacional 40VLA (UF2 y 4) las cuales contienen intersecciones y túneles.

2.2.8. Conclusiones Medición Indicadores

De las mediciones realizadas, los resultados concluyen que se presentan incumplimientos de ahuellamiento en las Unidades Funcionales 1, 2, 5, 7, 15, 16, 20 y 21.

Tabla 2. Incumplimientos ahuellamiento según Apéndice Técnico 4.

Unidad Funcional	Carril	Tipo de Calzada	Cumplimiento Valor Puntual						Cumplimiento Valor Medio				Cumplimiento del segmento
			Abscisa Inicio	Abscisa Final	Abscisa Inicio Empalme	Abscisa Final Empalme	Ahuellamiento Puntual (mm)	Cumplimiento valor puntual < 20mm	Abscisa Inicio	Abscisa Final	Valor medio de Ahuellamiento (mm)	Cumplimiento valor medio < 15mm	
UF1	C1	Doble	PK 8+200	PK 8+220	N/A	N/A	24.6	NO CUMPLE	8+000	9+000	7.2	CUMPLE	NO CUMPLE
	C2	Simple	PK10+070	PK10+090	PK10+260	PK10+280	20.6	NO CUMPLE	10+250	11+000	8.4	CUMPLE	NO CUMPLE
	C2	Simple	PK11+290	PK11+310	PK11+480	PK11+500	20.1	NO CUMPLE	11+000	12+000	6.3	CUMPLE	NO CUMPLE
UF2	C1	Simple	PK4+880	PK4+900	N/A	N/A	20.7	NO CUMPLE	4+000	5+000	5.2	CUMPLE	NO CUMPLE
	C2	Simple	PK3+960	PK3+980	N/A	N/A	22.3	NO CUMPLE	3+000	4+000	5.8	CUMPLE	NO CUMPLE
UF5	C1	Simple	PK15+900	PK15+920	N/A	N/A	21.3	NO CUMPLE	15+580	16+000	9.6	CUMPLE	NO CUMPLE
	C1	Simple	PK17+260	PK17+280	N/A	N/A	21.0	NO CUMPLE	17+000	18+000	9.0	CUMPLE	NO CUMPLE
	C2	Simple	PK15+440	PK15+460	PK15+640	PK15+660	26.5	NO CUMPLE	15+580	16+000	13.1	CUMPLE	NO CUMPLE
	C2	Simple	PK15+460	PK15+480	PK15+660	PK15+680	21.8	NO CUMPLE					
	C2	Simple	PK15+900	PK15+920	PK16+100	PK16+120	21.0	NO CUMPLE	16+000	17+000	8.3	CUMPLE	NO CUMPLE
	C2	Simple	PK15+920	PK15+940	PK16+120	PK16+140	26.2	NO CUMPLE					
	C2	Simple	PK16+780	PK16+800	PK16+980	PK17+000	23.3	NO CUMPLE					
	C2	Simple	PK16+820	PK16+840	PK17+020	PK17+040	22.6	NO CUMPLE					
	C2	Simple	PK17+880	PK17+900	PK18+080	PK18+100	20.6	NO CUMPLE					
	C2	Simple	PK17+880	PK17+900	PK18+080	PK18+100	20.6	NO CUMPLE					
UF7	C1	Doble	PK 41+600	PK 41+620	N/A	N/A	20.3	NO CUMPLE	41+000	42+000	4.7	CUMPLE	NO CUMPLE
	C3	Doble	PK 40+940	PK 40+960	N/A	N/A	22.6	NO CUMPLE	40+000	41+000	5.7	CUMPLE	NO CUMPLE
	C4	Doble	PK 40+940	PK 40+960	N/A	N/A	26.9	NO CUMPLE	40+000	41+000	6.4	CUMPLE	NO CUMPLE
UF15	C2	Simple	PK72+080	PK72+100	N/A	N/A	24.6	NO CUMPLE	71+000	72+870	6.9	CUMPLE	NO CUMPLE
	C2	Simple	PK72+480	PK72+500	N/A	N/A	22.3	NO CUMPLE					
UF16	C2	Simple	PK73+260	PK73+280	N/A	N/A	22.2	NO CUMPLE	73+000	74+000	5.9	CUMPLE	NO CUMPLE
UF20	C2	Simple	PK113+390	PK113+410	PK114+460	PK114+480	20.1	NO CUMPLE	113+000	114+930	4.3	CUMPLE	NO CUMPLE
UF21	C2	Simple	PK115+810	PK115+830	PK116+880	PK116+900	20.1	NO CUMPLE	116+000	117+110	6.2	CUMPLE	NO CUMPLE

Fuente: APSA S.A.S.

2.2.9. Interacción con Redes

El 2 de noviembre de 2022, el área técnica de la Concesionaria, la Alcaldía de Buenaventura y SAAB se reunieron con el objeto de abordar el inicio de actividades en el sector de Buenaventura. Se solicitó la participación de todas las empresas de servicios públicos, pero sólo asistió SAAB, no asistiendo actores importantes como la Empresa de Energía - Celsa, Gases de Occidente, red telefónica.

Dentro del desarrollo de la reunión, se abordaron los siguientes temas y compromisos:

- El Concesionario requirió información de las redes de acueducto en 3 sectores:
 - Zona urbana del PR 0 al PR 15, con énfasis en los primeros 800 metros que es la zona céntrica más poblada de redes y sin intervención INVIAS.
 - Del PR 0+800 al PR 13 aproximadamente, puntos en los que el Comité del Paro de Buenaventura solicita solucionar problemas de funcionamiento de la vía relacionados generalmente con problemas de drenaje de la vía y su interacción con redes.
 - Del PR 15 (Intersección de Citronela) al PR 19+400 (Sector Córdoba) se observa una tubería principal de acueducto que tiene una posible interferencia con la segunda calzada de la vía nacional.
- Se explicó la intervención de doble calzada en la vía alterna interna que cubre las UF 2.2 y UF 4.
- SAAB explicó la existencia de planes de expansión de redes futuras, de planes de la empresa de Aguas del Valle, a cargo de la Gobernación del Valle, un plan de renovación urbana en el centro de Buenaventura y un plan de expansión urbana en la zona de la vía alterna interna de las Unidades Funcionales 2 y 4.

2.3. Área Predial

2.3.1. Dirección Predial y de Reasentamientos

La investigación catastral, jurídica y social, realizada con información base sobre el polígono de utilidad pública, determinó que el requerimiento predial inicial, asciende a cuatrocientos ochenta y seis (486) predios.

Ahora bien, gracias a las gestiones iniciales desplegadas por el equipo predial y de reasentamientos, la liberación predial del corredor concesionado registra un avance del 6.88%, correspondiente a diecisiete (17) predios disponibles. En la siguiente grafica

procedemos a sintetizar el avance de la longitud efectiva liberada, para la totalidad del proyecto, disgregada por unidades funcionales:

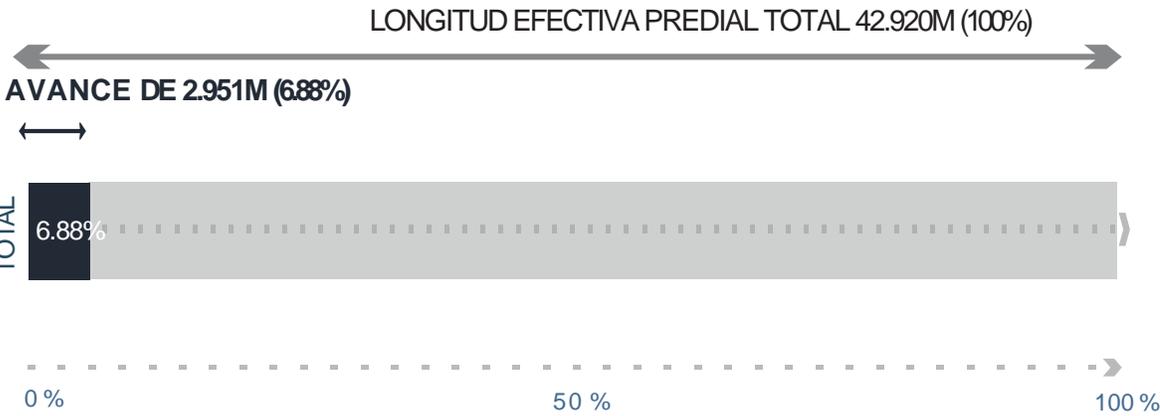
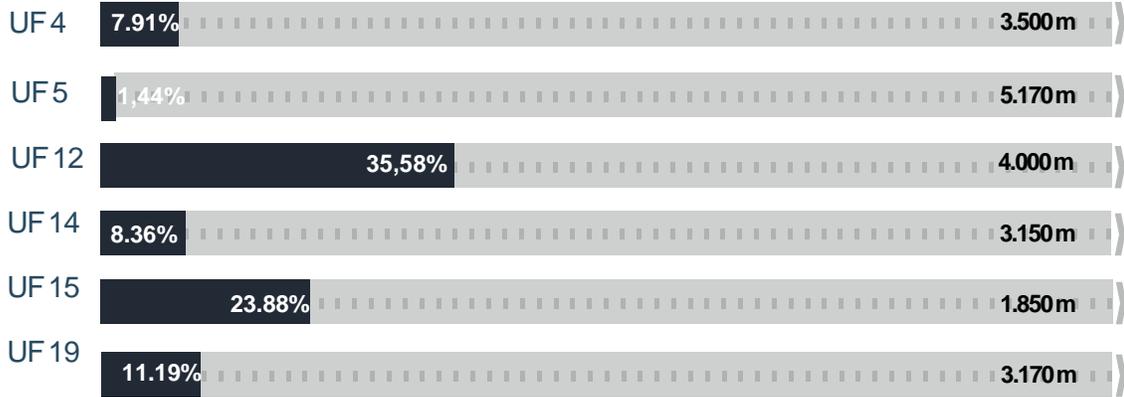


Tabla 3. Avance de la longitud efectiva liberada para la totalidad del proyecto por unidades funcionales

Como parte del proceso de diseño e implementación del plan de trabajo predial, los profesionales adscritos a la dirección identificaron cuarenta y tres (43) predios críticos con equipamiento especial, en los que operan: i) parques logísticos; ii) estaciones de servicio; iii) equipamiento comunitario afectado; iv) comercio de escala regional. Lo cual permite implementar un sistema de alertas tempranas, para efectos de garantizar el cumplimiento cabal de los tiempos fijados en el plan de obras.

En la tabla inserta a continuación, encontraran lo sucintamente expuesto líneas atrás:

RELACION DE PREDIOS CON EQUIPAMIENTOS ESPECIALES					
Unidad funcional	Numero de predios por unidad funcional	Equipamiento afectado	Cantidad de equipamientos	Tipo de requerimiento	Equipamientos por unidad funcional
UF2	34	Parques logísticos	11	Parcial	11
UF3	9	Parques logísticos	3	Total	7
			3	Parcial	
		Servidumbre de exploración petrolera	1	Parcial	
UF4	31	Parques logísticos	7	Parcial	12
		Estación De Servicio	4	Parcial	
		Hotel	1	Parcial	
UF5	64	Acueducto de Buenaventura (predios Afectados)	3	Parcial	3
UF9	40	Educativo (Escuela Cisneros)	1	Parcial	3
		Institucional (Policía Nacional Cisneros)	1	Parcial	
		Cementerio Cisneros	1	Parcial	
UF 19	22	Estación De Servicio	1	Parcial	5
		Industrial	1	Parcial	
		Ingenios Azucareros	3	Parcial	

UF 21	16	Ingenios Azucareros	2	Parcial	2
			TOTAL		43

Tabla 4. Relación de predios con equipamiento especial por unidad funcional

2.4. Área de Operaciones y Mantenimiento

2.4.1. Principales Hitos:

A continuación, se relacionan las actividades de cumplimiento en un plazo inmediato y en un tiempo no mayor a 90 días, contados a partir de la firma del Acta de Inicio, que ejecutará el área de Operaciones y Mantenimiento:

ITEM	HITO
1	2.3 Perfeccionamiento e Inicio de Ejecución del Contrato: Informar a la ANI sobre la suscripción del contrato para la ejecución de la Operación y el Mantenimiento, o informar que la Concesionaria lo va a ejecutar de manera directa.
2	3.9 Plazo de la Etapa de Operación y Mantenimiento: La medición de indicadores inicia a partir del día 120 contados a partir de la firma del acta de inicio.
INFRAESTRUCTURA	
1	4.2 Principales Obligaciones del Concesionario durante la Fase de Preconstrucción a) Recibir la infraestructura del Proyecto en concesión identificada en la Parte especial.
2	Intervenciones Prioritarias Para el cumplimiento del Valor de Aceptación de los indicadores para la Etapa Preoperativa establecidos en el Apéndice Técnico 4, el Concesionario deberá adelantar todas las actividades que de acuerdo con el estado de la técnica sean necesarias para tal efecto. Dichas actividades se denominarán Intervenciones Prioritarias, las cuales podrán incluir, entre otras, las siguientes: (1) Fisuras / Grietas (2) Parcheo y/o Bacheo. (3) Estado de Márgenes, separador central. Área de servicio y Corredor del Proyecto (4) Limpieza de Obras de Drenaje. (5) Señalización Vertical. (6) Señalización Horizontal. (7) Remoción de Derrumbes.

ITEM	HITO
3	3.3.3.4. Áreas de Servicio: Desde el tercer (3) mes suscrito el Acta de Inicio u Orden de Inicio, en las Áreas de Servicio provisionales el Concesionario deberá cumplir con los servicios descritos en la presente sección.
4	3.3.5.2. Operación del Tráfico en Áreas de Peaje: Instalación de Vallas del Proyecto, en un término máximo de veinte (20) Días Calendario contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio o la expedición de la Orden de Inicio.
PEAJE	
1	(iv). Subcuenta Recaudo Peaje: El Concesionario tendrá la obligación de consignar cada tercer día el total del Recaudo de Peaje.
2	3.3.4.5. Control: Los equipos de conteo y clasificación de vehículos deben estar instalados y en operación en la fecha en que dé inicio el cobro de la tarifa por parte del Concesionario.
3	3.3.5. Operación y Seguimiento del Tránsito A partir del momento en que la(s) vía(s) se entregue(n) al Concesionario, éste deberá realizar, durante las 24 horas del día inspecciones rutinarias de la(s) vía(s) para detectar problemas y vigilar la condición de todos sus elementos (señalización, drenaje, iluminación, estado de limpieza y vegetación, etc.) en aspectos físicos y de tránsito, y evitar el deterioro de la seguridad, la fluidez y el confort en la circulación.
PESAJE	
1	3.3.9. Sistemas de Pesaje: El Concesionario debe elaborar una Ficha Técnica que contenga como mínimo la información detallada en el Apéndice Técnico No. 2.
OTRAS OBLIGACIONES	
1	4.2 Principales Obligaciones del Concesionario durante la Fase de Preconstrucción: Colaborar con las autoridades de tránsito en el diseño y puesta en marcha de programas y proyectos de planes de educación vial y de seguridad vial, de conformidad con las regulaciones, políticas, estrategias y directrices de la autoridad competente para el efecto.
2	3.3.10.1. Protocolo de Coordinación con la Policía de Carreteras: El Concesionario establecerá un protocolo de coordinación con la Policía de Carreteras, con objeto de que ésta pueda desempeñar sus funciones conforme a la Ley Aplicable y a los convenios que tenga suscritos o suscriba en un futuro con la ANI.
TÚNELES	
1	3.3.13.2. Organización de los Equipos de Operación: El Concesionario deberá proveer y mantener equipos de respiración autónomos y debe garantizar su permanente dotación dentro de los equipos de operación. Dichos equipos deberán contar con una reserva de aire de 30 minutos, los cuales deberán revisarse y ajustarse por lo menos una vez al semestre.

ITEM	HITO
	Para realizar las actividades de Operación y Mantenimiento de todos los equipos que componen los sistemas electromecánicos del túnel, el Concesionario deberá disponer de un equipo de trabajo conformado por profesionales, tecnólogos y/o técnicos, con amplia experiencia en la operación de túneles carreteros con longitudes mayores a 4 km., con conocimientos claros de cada uno de los sistemas de Operación que integran el SCADA y experiencia en la atención de contingencias.
INFORMES	
1	<u>3.2.1. Manual de Operación y Mantenimiento</u>
2	<u>4.2 Principales Obligaciones del Concesionario durante la Fase de Preconstrucción:</u> bb) Actualizar anualmente el Inventario de Activos de la Concesión y enviar tal actualización a la ANI dentro de los primeros tres (3) meses de cada año
3	<u>4.2 Principales Obligaciones del Concesionario durante la Fase de Preconstrucción:</u> cc) Elaborar un programa de monitoreo y seguimiento de los sitios críticos.
4	<u>4.2 Principales Obligaciones del Concesionario durante la Fase de Preconstrucción:</u> Entregar un Plan de Gestión de Riesgos.
5	<u>4.2 Principales Obligaciones del Concesionario durante la Fase de Preconstrucción:</u> hh) Mantener disponible toda la información relacionada con el Proyecto en sus diferentes fases o Etapas.
6	<u>4.2.1. Informes de tráfico según periodicidad definida por la ANI:</u> Se deberá cargar en la plataforma ANIscopio (https://aniscopeo.ani.gov.co/), el viernes de cada semana, la información de tráfico desagregada a nivel de paso de cada vehículo por cada estación de peaje a cargo del concesionario.
7	<u>4.2.2. Informes Mensuales</u>
8	<u>4.2.3. Informes Trimestrales</u>
9	<u>4.2.4.1. Informe Anual de Operación</u>
10	<u>4.2.4.2. Informe Anual de Mantenimiento</u>
11	<u>4.2.4.3. Otros Informes Anuales</u>
12	<u>4.2.5. Documentación de Emisión Puntual</u>
13	<u>3.3.3.3. Sistema de Gestión Integral: Calidad, Medio Ambiente y Seguridad Industrial</u>
14	<u>3.3.12. Sistemas de Guardia y Vigilancia. Explotación del Corredor del Proyecto:</u> El Concesionario deberá implantar una estructura de vigilancia que operará las 24 horas, los 365 Días del año. El Concesionario deberá mantener un inventario de las ocupaciones de la vía que no haya podido controlar.
15	<u>3.3.3.1.1. Bases de Operación:</u> Para efectuar el monitoreo de la vía y disponer la atención de incidentes, Siniestros Viales y emergencias, el Concesionario dispondrá de mínimo dos (2) Bases de Operaciones.

ITEM	HITO
16	3.3.3.1.2. Equipos de Rescate y Atención de Incidentes: Estos equipos deberán ser reemplazados cada cinco (5) años, o antes, cuando sea necesario por las condiciones propias del uso
17	3.3.3.1.3. Equipo para Auxilio Mecánico: Atención de acuerdo con lo establecido Apéndice Técnico No. 2.
18	3.3.3.1.6. Derrumbes: Atención de acuerdo con lo establecido Apéndice Técnico No. 2.

Tabla 5. Actividades de cumplimiento en un plazo inmediato y en un tiempo no mayor a 90 días, contados a partir de la firma del acta de inicio.

En virtud de lo indicado, las gestiones para el alcance y/o cumplimiento de los hitos desarrollados durante el año 2022, son:

2.4.2. Infraestructura

- **Localización de Bases Operacionales:** Se proyectan los siguientes sitios
 - Báscula Occidental (PR96+250 Calzada derecha) Ruta Nacional 4001
 - Báscula El Naranjo (PR55+860) Ruta Nacional 4001

Esta ubicación no solo permite atender eficientemente los servicios solicitados en todo el corredor vial del Proyecto, si no optimizar el uso de recursos mitigando el paso del peaje de las unidades asistenciales. Adicionalmente, se estableció ubicar la Camabaja en la Base Operativa de Báscula Occidental que estará disponible para todo el corredor vial.

No obstante, durante los tres primeros meses se seguirá evaluando constantemente la distribución de las unidades de cada Base Operativa, con miras al cumplimiento de los indicadores contractuales.

- **Centro de Control de Operaciones, Área de Servicio:** Una vez se permita el ingreso a estos equipamientos existentes, se llevará a cabo el levantamiento del diagnóstico de las condiciones existentes en todos sus aspectos: hidráulicos, sanitarios, eléctricos, etc.
- **Estación de Peaje:** De acuerdo con la información recolectada, la estación de peaje será entregada en buenas condiciones, esto incluye la subsanación de todas las áreas afectadas por el Paro Nacional en el año 2021.

- **Estación de Pesaje:** De acuerdo con la información recolectada, las estaciones de pesaje serán entregadas en buenas condiciones.
- **Centro de Control de Operaciones Túneles:** De acuerdo con la información recolectada, la infraestructura será entregada en condiciones aceptables para su operación.

2.4.3. Flota Vehicular

Para dar alcance a los servicios de carácter obligatorio mencionados en el numeral 2 del Apéndice Técnico 2, relacionado con las condiciones de operación y mantenimiento, en conjunto con los jefes de operación, mantenimiento y equipo, se levantó un diagnóstico de las necesidades operacionales con el fin de formular un plan de trabajo para la consecución de los recursos; a continuación, se detalla los equipos necesarios para dar inicio a las actividades de operación y mantenimiento:

OPERACIONES	MANTENIMIENTO	VEHICULOS ADMINISTRATIVOS	NECESIDADES EMERGENTES
Dos grúas plumas	Una retroexcavadora	Siete camionetas para atención de las actividades que demanda el proyecto.	Sistema de GPS
Dos grúas planchón.	Un minicargador		Convenios con estaciones de servicio.
Dos vehículos tipo carro taller	Accesorios como barredora, martillo hidráulico, fresadora, compactador		Chips para suministro de combustible
Dos vehículos para inspección vial	Una volqueta de capacidad 14 m3.		Herramientas.
Dos ambulancias	Un cabezote con camabaja		Adecuación de vehículos.
	Grúa canasta		

Tabla 6. Equipo necesario inicio operaciones.

- Se llevó a cabo la solicitud de cotizaciones, revisión y definición de compra de vehículos administrativos: diez camionetas Ford Ranger XLS modelo 2023, dos camionetas Nissan Frontier NP300 modelo 2022. Igualmente, la compra de maquinaria amarilla: una retroexcavadora CAT 420 y un minicargador CAT 236D3 con sus accesorios.

- Se realizó la solicitud de cotizaciones de alquiler de equipos como grúas livianas y pesadas, derivado de que los tiempos de fabricación, importe y ensamble tanto de chasis como de los equipos aliados superaban la fecha establecida para la firma del acta de inicio de obra.
- Solicitud de cotizaciones para el control y/o supervisión de la flota: sistema GPS.
- Identificación de EDS en el corredor vial y acercamientos con la administración para anticipar la elaboración de convenios de suministro de combustible.
- Con apoyo de la oficina principal de Bogotá se llevó a cabo el proceso de selección y contratación del proveedor de las ambulancias medicalizadas, logrando la formalización del negocio con la empresa Sismedica.

2.4.4. Recurso Humano

- En mesa de trabajo con la Dirección de Gestión de Personas de Colombia, Gerencia General del Proyecto se realizó la definición del organigrama de Operación y Mantenimiento.
- Captura de hojas de vida de los diferentes perfiles que se requieren, en este sentido se llevó a cabo la solicitud a los trabajadores del operador existente en el corredor vial, las hojas de vida para ser entregadas al área de Gestión de Personas para el respectivo proceso.
- Solicitud de propuesta a las empresas de mantenimiento rutinario existentes en el corredor vial.

2.4.5. Equipos Menores y/o Herramientas

- Se elaboró el listado de equipos y/o recursos como celulares, equipos de cómputo, herramientas para vehículos asistenciales, entre otros, el cual fue compartido al área Administrativa y Financiera para su respectivo proceso.
- Identificación y/o directorio de proveedores.
- Solicitud de cotizaciones y evaluaciones de estas.

2.4.6. Tráfico y Recaudo

La Estación de Peaje existente sobre el corredor vial del Proyecto, denominada Loboguerrero, cuya estructura tarifaria se encuentra regida por la Resolución 000176 del 13 enero de 2022, tiene 5 categorías plenas, además, de la I y II categoría especial:

CAT. I	\$ 8.900	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla
CAT. I ESPECIAL	\$ 600	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla en cumplimiento a la resolución que los acredita al beneficio
CAT. II	\$ 8.900	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes.
CAT. II ESPECIAL	\$ 600	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes. - en cumplimiento a la resolución que los acredita al beneficio
CAT. III	\$ 24.000	Vehículos de pasajeros y de carga de tres y cuatro ejes.
CAT. IV	\$ 31.500	Vehículos de carga de cinco ejes.
CAT. V	\$ 35.700	Vehículos de carga de seis ejes.
EJE GRUA	\$ 7.000	Pago de los ejes que los vehículos tipo grúa presten el servicio en la red vial nacional.
EJE REMOLQUE	\$ 23.100	Pago de los ejes que los vehículos de carga que lleven un 1 o varios ejes adicionales a la configuración del vehículo.
EJE ADICIONAL	\$ 11.000	Pago de los ejes que los vehículos de V CAT que lleven un 1 o varios ejes adicionales a la configuración del vehículo.
EJE CAÑERO	\$ 7.000	Pago de los ejes que los vehículos de carga que hacen tracción a ejes remolques con caña sobre la red vial nacional.

Tabla 7. Categorías Estación de Peaje Res. 000176 del 13 de enero de 2022

A continuación, se presenta una tabla frente al tráfico modelado y real de esta Estación de Peaje del año 2022.

Tabla 8. Tráfico modelado y real Estación de Peaje año 2022

CAT	I	II	III	IV	V
TPD	1660	750	710	720	1670
Participacion Mensual	30%	14%	13%	13%	30%

Fuente: página oficial del INVIAS

El área de Operación y Mantenimiento realizó una investigación encontrando que la Estación de Peaje fue vandalizada el 30 marzo de 2021 en el marco del paro nacional, por

lo que se observó que el operador actual se encuentra realizando las adecuaciones pertinentes a las oficinas y casetas de cobro.

En relación con los ITS se está realizando la instalación de equipos manuales con sistema de detección carril en solo tres de los cuatro carriles, el carril 3 trabaja con un tabulador manual y dispensador de tiquetes térmicos. También se observa la instalación de las antenas para el sistema IP/REV en los tres carriles.

En virtud de la información recolectada, y como parte de la planeación dentro del área, se realizaron contactos con los proveedores para los futuros mantenimientos de la planta eléctrica, sistema de red eléctrica. UPS, aires acondicionados, pozo séptico, control plagas y para el sostenimiento del internet, a su vez se sostienen conversaciones con futuros proveedores para la instalación y puesta en marcha del carril que no cuenta con sistemas DAC, proveedores como Thomas instrumenten quienes son los que instalaron la tecnología en los tres carriles, FTS quienes son proveedores de tecnología de sistemas de peaje a nivel nacional y pertenecen a la región del Valle.

Se realizó inventario de la papelería (libros, formatos), aseo, papelería y cafetería, entre otros, para el adecuado inicio de la operación. También se adelantó los enlaces para la continuidad de los servicios públicos, energía, aseo y acueducto.

2.4.7 Pesaje

En el corredor vial sector de Puente Tierra, a la altura del PR 96+150 se encuentran dos estaciones de pesaje una a cada calzada de la vía, sentido Buga - Buenaventura denominada Bascula Oriental y en el sentido Buenaventura – Buga denominada Báscula Occidental, estas se encuentran bajo la administración del INVIAS.

Las estaciones de pesaje cuentan con sistemas combinados: dinámicos, los cuales no se encuentran funcionales, y estáticos con presuntas fallas en la báscula Occidental, el operador actual se encuentra gestionando las posibles intervenciones para los mantenimientos. El equipamiento de carriles, señalización vertical, semaforización, cruz y flechas, displays, impresora y barreras de entrada y salida de acceso a las básculas se encuentra en buenas condiciones, al igual que los equipos de auditaje o control de peso, software y hardware, el estado de las losas en las entradas y salidas presentan regular estado; también se observó cámaras de auditoría que soportan el pesaje y cámaras de vigilancia tipo PTZ sobre ambas calzadas.

La estación de pesaje cuenta con un sistema de bombeo de agua (hidroflow) la cual no es potable.

Con base en lo investigado se realizó un cronograma de trabajo, igualmente, se contactaron a proveedores de mantenimiento de básculas como Nacional de Básculas y Prometálicos

quienes son los encargados actuales del mantenimiento, proveedores de mantenimiento eléctrico; se realizó inventario de insumos necesarios para la adecuada operación.

Es importante acotar que en la información recolectada se cuenta con muy poco apoyo de la policía de tránsito y transporte para el control de la evasión.

2.4.8 Mantenimiento

Se llevó a cabo la selección y contratación del proveedor para el levantamiento del Inventario Vial (Señalización vertical, señalización horizontal pavimento, muros, puentes, barreras, estado de túneles, entre otros), el contratante elegido fue la empresa APSA, quienes a través del *“Contrato de prestación de servicio para elaborar el inventario de la vía existente entre Buga y Buenaventura, correspondiente a la unidad funcional 0 del proyecto, y que comprende la vía nacional RN 4002 entre el PR. 0+000 y el PR. 118+412 y la RN 40VLA entre el PR. 0+000 y el PR.10+000”*, ejecutó la actividad en mención.

Se realizó el levantamiento de los eventos naturales no previstos (derrumbes), estableciendo los volúmenes aproximados y la localización de cada uno, con esta información se procedió a proyectar los equipos necesarios en aras de iniciar la actividad de remoción una vez sea entregado el corredor a la Concesionaria. A continuación, se muestran las cantidades levantadas a lo largo del corredor vial:

Inventario de Proyección Remoción de Tierra					
PUNTO DE REFERENCIA	CALZADA			CANTIDAD APROXIMADA	Unidad Funcional
	D	I	U		
PR 102+700		X		200	17
PR 100+700		X		50	17
PR 99+300		X		150	17
PR 98+700		X		3.000	17
PR 98+300		X		28	17
PR 92+800		X		14	17
PR 92+300		X		300	17
PR 80+300		X		20	16
PR 80+000		X		28	16
PR 70+100		X		200	14
PR 69+200		X		80	14
PR 68+900		X		150	13
PR 68+600		X		14	13
PR 67+200		X		50	13
PR 65+600			X	28	12
PR 65+400			X	28	12
PR 65+100			X	100	12
PR 62+300			X	100	10
PR 61+800		X		20	10
PR 61+600			X	28	10
PR 57+700		X		100	9
PR 54+500		X		300	9
PR 52+000		X		200	9
PR 48+600		X		140	9
PR 47+700		X		100	9
PR 46+700		X		40	7
PR 42+200		X		100	7
PR 41+200		X		100	7
PR 32+700		X		14	6
PR 25+700	X			50	6
PR 50+600			X	600	9
PR 50+800			X	200	9
PR 51+400	X			50	11
PR 51+600	X			250	11
PR 52+300	X			100	11
PR 52+700	X			30	11
PR 53+900	X			50	11
PR 54+200	X			100	11
PR 54+400	X			80	11
PR 54+700	X			50	11
PR 55+000	X			30	11
PR 56+300	X			1.500	11
PR 56+600	X			30	11
PR 57+500	X			30	11
PR 57+000	X			50	11
PR 57+300	X			1.500	11
PR 58+500	X			50	11
PR 59+500	X			50	11
PR 60+000	X			150	11
PR 60+300	X			200	11
PR 84+500	X			1.200	16
PR 93+300	X			2.000	17
PR 100+700	X			600	17
PR 101+100	X			250	17
PR 101+300	X			300	17
TOTAL Aprox. (m3)				15.182	

Tabla 9. Cantidades levantadas Corredor Vial

Los sectores en los cuales se requiere llevar a cabo una mayor de remoción de derrumbes son: UF 9 con 1.640m³, UF11 con 4.300m³ y UF17 con 5.192m³.

Es importante precisar que el volumen de remoción se deriva de varios derrumbes, los cuales no están siendo atendidos por el administrador del corredor vial – Instituto Nacional de Vías – INVIAS.



Ilustración 10. Fotografía UF-16 PR. 84+500

Se realizaron acercamientos con los diversos proveedores en aras de efectuar sondeos en el mercado y determinar los costos unitarios de cada una de las actividades prioritarias y con ello realizar las proyecciones de cada una de las necesidades.

2.4.9 Túneles

Se realizaron visitas de campo a los túneles con el propósito de hacer un reconocimiento y familiarización de los equipos con que se encuentran dotados. Se concibió el programa de mantenimiento electromecánico, definiendo los perfiles profesionales y técnicos, así mismo se gestionó la adquisición de instrumentos de medida, herramienta manual y eléctrica, como también una grúa canasta para el trabajo en alturas.

2.4.10 Otras Consideraciones

- Protocolo de Policía de Carreteras: Se determinó realizar los acercamientos con la autoridad competente en la inmediatez a la firma del acta de inicio, establecer las mesas de trabajo necesarias para llevar a cabo la definición del Protocolo.
- Presupuesto: Se estructura el presupuesto con los ítems necesarios para iniciar la operación y mantenimiento de nuestro Corredor Vial Concesionado, los elementos contemplados en el presupuesto obedecen a la implementación del cronograma de trabajo.

- Manual O y M: Se inicia con la recopilación de la información necesaria para generar la versión 01 del Manual de Operación y Mantenimiento.
- Sistema Informático de Contabilización y Control (SICC): Se establece los lineamientos, necesidades y requerimientos para la implementación del SICC temporal según lo establecido en el Apéndice Técnico 4, una vez identificado el alcance del aplicativo se procede a solicitar cotización a INFREATC.
- Seguridad Vial
 - Se consolidó la información de entidades de apoyo para la atención de eventos, construyendo de esta manera un directorio para el Centro de Control de Operaciones, en el desarrollo de las labores.
 - Se adelantaron acercamientos con las autoridades de tránsito y transporte, cuerpos de bomberos cercanos al corredor vial; dando como resultado un convenio de asociación interinstitucional con el cuerpo de bomberos Dagua para la atención de conatos e incendios en túneles.
 - Se realizó recorridos al corredor concesionado, con el fin de identificar posibles fuentes de peligro que pudieran ser generadores de incidentes y siniestros viales con el propósito de plantear planes de acción para cada caso.
 - Se consideró diseñar y ejecutar un programa de seguridad vial, las estrategias para desarrollar el programa de forma eficaz y eficiente contemplan la participación de las entidades de tránsito y transporte con jurisdicción en el corredor concesionado, el área social y SST de la Concesionaria al articular los programas de cultura vial y el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).
 - Se inicia el diseño y elaboración del Plan de Manejo de Tráfico, estableciendo esquemas de señalización vial para implementar en eventos NO programables (siniestros viales, atención de vehículos varados, deslizamientos de talud, etc) y actividades de mantenimiento rutinario. El diseño tiene en cuenta el trazado geométrico de la vía, sentidos de circulación, intervención a realizar, durabilidad de la actividad/tarea, entre otros aspectos importantes que enmarcan la seguridad vial.
- Emergencias: Se inicia el proceso de identificación y diagnóstico de los diferentes escenarios de situaciones de posible ocurrencia, generando los estudios de vulnerabilidad para establecer el plan de emergencias aplicable al corredor vial.

En este sentido, es necesario contar con un plan de formación, el cual permita atender cualquier situación no deseada y que forme parte del resultado de los análisis de vulnerabilidad y del historial de las situaciones que se puedan presentar, así:

PLAN DE CAPACITACIÓN BRIGADA DE EMERGENCIAS UVCP

OBJETIVO GENERAL: capacitar y asesorar al personal operativo y administrativo con el fin de que estos adquieran conocimientos, destrezas y habilidades en la prevención, preparación y la respuesta efectiva ante una situación de emergencia, con el fin de proteger o reducir los efectos sobre la vida, los bienes, la continuidad de las operaciones y el medio ambiente. Por otra parte dar cumplimiento a los requerimientos establecidos en la normatividad vigente en el marco de la Seguridad y Salud en el Trabajo.

MODULO	TEMA	OBJETIVOS ESPECIFICOS	SUBTEMAS	RECURSOS
1	Introducción Brigada de Emergencia	Logra una concientización en el personal para lograr una sinergia en la prevención de la emergencia desarrollando escenarios de donde se pueden presentar las emergencias.	1. Marco Normativo, roles y funciones Brigadistas de emergencia. 2. Riesgos para los Brigadistas 3. Principios de acción de emergencia.	Plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias.
2	Divulgación plan de Emergencia y procedimientos operativos.	Dotar de los conocimientos de los componentes del plan de emergencia teniendo en cuenta un antes, durante y un después, el análisis de vulnerabilidad, procedimientos operativos normalizados, administración de emergencia y recursos	1. Divulgación plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencia. 2. Organización Administrativa para la prevención, preparación y respuesta ante emergencias. 3. Procedimientos operativos normalizados y recursos para la respuesta a emergencias	Plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias.
3	Administración de emergencias.	Dotar de los conocimientos de cómo se debe administrar una emergencia utilizando modelo Sistema Comando Incidentes, sistema utilizado por todos los organismos de ayuda y que permite en caso de emergencias de gran magnitud establecer el puesto de mando unificado, trabajar en campo instalando las diferentes áreas del SCI	1. Principios y características sistema de comando incidentes 2. Estructura organizacional común (roles y funciones) 3. Plan de acción de incidente. 4. Instalaciones y recursos 5. Implementación de SCI, articulación con grupos de apoyo externo.	Disposición de sitio, con ayudas audio visuales, enfocado al liderazgo, mapa de área funcional para ejercicio practico
5	Simulación de manejo de administración de emergencias para el personal del organigrama organización administrativa de la emergencia.	Realizar un ejercicio en mesa para ver como el personal responde a una emergencia simulada y con diferentes grados de dificultad	1. Ejercicio de simulación bajo escenario posible, con el objetivo de aplicar conocimientos adquiridos.	Disposición de sitio, con ayudas audio visuales, enfocado al liderazgo, mapa de área funcional para ejercicio practico
6	Modulo de Evacuación	Lograr que el personal de la brigada de emergencia conozca el paso a paso de sus roles y funciones en caso de emergencia y que tenga poder de decisión en caso de variar las condiciones de los escenarios.	1. Socialización del plan de evacuación 2. Funciones líder de evacuación. 3. Simulacro de evacuación.	Plan de evacuación, sistemas de alarma.
7	Capacitación en Atención prehospitalaria.	Lograr que los brigadistas puedan atender a una víctima bajo los protocolos del soporte vital básico, teniendo en cuenta escenarios propios de la concesionaria	1. Protocolo de seguridad e impresión general de la escena, signos vitales y ADVI. 2. Control de hemorragias masivas. 3. Manejo de la vía aérea y control cervical 4. Respiración, circulación y manejo de fracturas. 5. Deficit neurologico, escala de coma de glasgow, reflejo pupilar, evaluación pares craneales. 6. Evaluación encefalo caudal, control de hipotermia, quemaduras y heridas. 7. Signos vitales y evaluación secundaria SAMPLE 8. Soporte básico de vida (cadena de supervivencia) 9. Manejo de trauma en columna, empaquetamiento, camillaje y triage. 10. Primeros auxilios accidente ofídico.	Disposición de camillas, inmovilizador cervical, inmovilizador de extremidades, botiquín de primeros auxilios, con la disposición de los recursos para su uso, disposición de personal en capacitaciones para hacer las veces de víctima, incluye que en ocasiones pueda llevar una segunda prenda para cambio.
8	Control de incendios	Dotar a los brigadistas de los conocimientos para la prevención, preparación y atención de un incendio incipiente involucrando las diferentes clase de fuegos y los diferentes escenarios que se puedan presentar en la empresa incluyendo material inflamable, combustibles.	1. Gestión integral de riesgo contra incendio (conocimiento del riesgo, reducción del riesgo y manejo de emergencia) 2. teoría del fuego (comportamiento del fuego, clasificación del fuego, metodos de transferencia de calor) metodos, agentes y equipos de extinción. 3. extintores portátiles (practica extintores portátiles) 4. gabinetes contraincendios y chorros contra incendios (tuneles).	Extintores portátiles, red contra incendios, prueba a sistemas de alarma contra incendios en donde se cuente con estos elementos, batea o recipiente metálico para practicas a fuego vivo, sustancia combustible o inflamable (acpm y/o gasolina para practicas), disposición de gabinetes contraincendios.
9	Rescate vehicular Basico	Lograr que los participantes aborden la escena, analicen y controlen riesgos y den una atención rapida y segura a la víctima frente a una amenaza inminente.	1. Principios de acción de emergencia rescate vehicular, rescate vehicular nivel advertencia. Maniobra de Rautek 2. Practica de rescate vehicular.	Extintores pòrtátiles, camilla y botiquín, cuñas, señalizaciones de seguridad (conos, cinta perimetral, etc)
10	Capacitación en Riesgo de emergencia Química, interna y externa	Lograr que los participantes logren identificar las sustancias químicas peligrosas de acuerdo a sus categorías y tomar las acciones necesarias de acuerdo a los recursos disponibles en una situación de emergencia o derrame.	1. Primer respondiente a incidentes con materiales peligrosos (factores de seguridad, identificación de sustancias, establecimiento de perimetro de seguridad, acordonamiento del área, articulación con grupos de apoyo externo) utilización de la GRE. Identificación SGA. 2. Socialización de procedimiento sustancias químicas. 3. Ejercicio practico	Guía de respuesta a emergencias, vinoculares, disposición de CCO para ejercicio practico, disponibilidad de realizar cierre temporal de una vía, elementos para acordonar el área, carrotanque, cámara de humo, kit de derrames, procedimiento operativo establecido.
11	Simulacro de emergencia macro involucrando organismo de socorro y empresas vecinas	Dotar de los conocimientos de cómo realizar un simulacro, comité, los diferentes actores, escenarios, preparación, realización e informe, realizar simulacros dándole roles y funciones a los organismos de ayuda	1. Definir y plantear ejercicio de simulacro. 2. Realización de guión, definir fecha, recursos internos y externos 3. Socialización del guión. 4. Ejecución de simulacro. 5. Evaluación e informe final. 6. Plan de Acción recomendaciones.	Por definir de acuerdo al ejercicio a simular.
12	Señalización de eventos especiales no programables	1. Brindar conocimiento sobre la forma correcta de implementar la señalización transitoria (esquemas de señalización de PMT), teniendo en cuenta factores como: geometría de la vía, sentido de circulación, ubicación del evento, clase de calzada, etc 2. Formar al personal que controlara el tráfico vehicular y/o peatonal	1. Clases de señalización y función. 2. Seguridad activa/pasiva de la vía. 3. Definir que es PMT y las categorías que existen. 4. Composición, uso y definición de la zona de obras. 5. Realizar simulación de casos aplicando los esquemas de señalización según corresponda 6. Aplicar Sistema de control PARE/SIGA conforme las especificaciones de la Resolución 1885 de 2015.	1. Plan de Manejo de Tráfico (PMT). 2. Propio (jefe de seguridad vial). 3. Entidad externa (proveedor o ARL) por definir.

Tabla 10. Plan de captación Brigada de Emergencias UVCP

Con el plan de formación ejecutado y el estudio de los diferentes escenarios se podrá dar cumplimiento a los diferentes indicadores y a los objetivos principales del Contrato de Concesión con referencia el tema de emergencias.

2.5. Área Ambiental

Una vez se inicie la Fase de Preconstrucción del Proyecto, se activarán dentro de la gestión ambiental una serie de obligaciones previstas tanto en la Parte Especial del Contrato de Concesión como en el Apéndice Técnico 6.

No obstante, durante el segundo semestre de 2022, se inició la conformación del Grupo Ambiental que atenderá el proyecto, para lo cual se estableció un organigrama conformado por un Director Ambiental, un Coordinador Abiótico, una Coordinadora Biótica y un Especialista de SIG; a cargo de cada Coordinador, se contará con especialistas, profesionales y junior ambientales, grupo con el cual se contempla atender los requerimientos ambientales del proyecto, y que superan las especificaciones contractuales del proyecto, según lo establecido en el Apéndice Técnico 6 (Ambiental).

Igualmente, y teniendo en cuenta que en el alcance ambiental del proyecto se contempla la cesión total de nueve (9) licencias ambientales (expedientes) ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, así como las sustracciones del área de reserva forestal del pacífico ante el Ministerio de Ambiente, de las vedas y demás permisos otorgados por el Ministerio de Ambiente y autoridades ambientales regionales, se inició con la consecución de la información que reposa en los expedientes ante cada autoridad ambiental competente.

Lo anterior, permitirá conocer el alcance de los diseños de referencia (estructuración del proyecto por la ANI) frente a los diseños en los tramos licenciados por la ANLA, las obligaciones ambientales, los pendientes ambientales y de compensaciones, y los trámites ambientales que se deben adelantar tales como consultas de mejoramientos, PAGAS, modificaciones de licencias ambientales, y trámites de nuevas licencias ambientales; todo lo anterior, contemplado en el alcance del Apéndice Técnico 6 (Ambiental) y el Especial del Contrato de Concesión.

2.5.1 Gestión Ambiental PAGA – Todo el Proyecto

El proyecto contempla la elaboración de un Plan de Adaptación de la Guía de Manejo Ambiental (PAGA) para la UFO, que comprende la totalidad del corredor vial en la fase de Operación y Mantenimiento (O & M). Dicho documento, de acuerdo con el alcance contractual del Apéndice Técnico 6 (Ambiental), se debe entregar a los 30 días calendario después de firmada el Acta de Inicio.

Durante el periodo en reporte, el Grupo Ambiental revisó el nuevo alcance del PAGA según la actualización realizada por el INVIAS a dicho documento con corte a julio del 2022; con base en ello, se elaboraron los Términos de Referencia y se solicitó cotización y propuesta para la elaboración del PAGA a 7 consultores, las cuales deben allegarlas en enero del 2023, según el plazo otorgado en el proceso de licitación del documento.

2.5.2 Permisos Ambientales O&M

En concordancia con lo relacionado en el numeral anterior, se establece que para la elaboración del PAGA se solicitó incluir los permisos de aprovechamiento de recursos naturales que apliquen a la etapa de Operación y Mantenimiento.

Se tiene entonces que, de forma preliminar, lo cual será definido y tramitando bajo el anunciado PAGA, las áreas en las cuales aplican permisos de concesiones de agua y vertimientos serían el CCO, CCT, Área de Servicios, Zonas de Pesaje y Peaje.

Otro permiso que podrá aplicar para la etapa de O&M es el relacionado con las Zonas para Disposición de Materiales sobrantes de Excavaciones (ZODME), para lo cual se está revisando la disponibilidad de éstas en las licencias ambientales otorgadas por la ANLA al proyecto, así como los permisos con que cuente la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca (CVC) y el Establecimiento Público Ambiental (EPA) de Buenaventura para la disposición de materiales en la nivelación de predios, rellenos y otros, según la normatividad ambiental vigente.

2.5.3 Estado de ejecución de los Planes de Inversión del 1% y Planes de Compensación

Según el Apéndice Técnico 6 – Ambiental, se debe realizar la revisión de los Planes de Inversión del 1% y de Compensación de las nueve (9) Licencias Ambientales otorgadas por la ANLA, de las sustracciones de área de reserva otorgadas por el Ministerio de Ambiente, y de los permisos de Veda y de aprovechamiento forestal otorgados por el Ministerio de Ambiente, la CVC y la EPA.

Por el volumen de información con que cuenta el Proyecto, la estructuración del mismo por parte de la ANI en el Apéndice Técnico 6 (Ambiental) contempló un término de dieciocho (18) meses para realizar la revisión, listado, valoración y plan de implementación del Plan de Compensaciones Bióticas, a partir de la firma del acta de inicio. Sin embargo, el Grupo Ambiental ya viene trabajando en la revisión y consecución de esta información ante las autoridades ambientales antes aludidas.

Caso similar para la Inversión del 1%, en tanto que se cuenta con un término de nueve (9) meses para la revisión de dicho componente ante la ANLA, y el establecimiento de costos y cronograma para su implementación.

2.5.4 Conclusiones Área Ambiental

A la fecha de corte del presente informe, el Grupo Ambiental se encuentra adelantado la consecución de información ante las Autoridades Ambientales Nacionales y Regionales, tendiente a dar alcance a los compromisos establecidos en el Apéndice Técnico 6 (Ambiental); los plazos contractuales de dichos compromisos se activarán con la firma del Acta de Inicio, que preliminarmente se contempla para el mes de febrero del 2023.

2.6. Área Social

El equipo social de la Concesionaria inició el proceso de consolidación de un equipo de profesionales con experiencia en gestión social de proyectos de infraestructura, trabajo comunitario, consultas previas. Se priorizó la contratación de perfiles idóneos para el desarrollo de los procesos, la aplicación de medidas, actividades, iniciativas y proyectos que garanticen la viabilidad social del proyecto. El avance en la contratación del personal a 31 diciembre de 2022 se describe a continuación:

Tabla 11. Equipo Social del Proyecto.

PROFESIONAL	CARGO
Laura Elena Ledesma Ríos	Jefe Social
Alexis Rodríguez	Coordinador Consulta Previa
PROGRAMA DE LA GESTIÓN SOCIAL	PROFESIONAL
Apoyo a la Capacidad de Gestión Institucional	Ana Cecilia Cortes Benavidez
Educación y Capacitación al Personal	Luis Carlos Pacavita R.
Capacitación a la Comunidad Aledaña	Yerli Vanesa Muñoz
Vinculación de Mano de Obra	Anny Carolina Prieto
Información y Participación Comunitaria	Milena Ojeda Quiroz

Este equipo de trabajo, estuvo centrado en formular los documentos contractuales considerando las directrices del Apéndice Técnico 8 y demás Apéndices del Contrato, entre ellos, el Plan de Adaptación de la Guía Ambiental, El Plan de Responsabilidad Social y Ambiental, así como, la integración de la normatividad ambiental y social vigente a cada uno de estos documentos en procura de la protección de la calidad de vida de las

comunidades, la cooperación interinstitucional, el desarrollo del territorio y la articulación del proyecto con la región.

Tabla 12. Documentos Contractuales en Estructuración

Documento	Estado
Plan de Gestión Social Contractual ajustado – PGSC	Capítulos preliminares formulados
Plan de Responsabilidad Ambiental y Social – PRAS	Líneas de trabajo planteadas por las áreas social y ambiental
Programa de Adaptación a la Guía Ambiental – PAGA	Formuladas las fichas sociales preliminares
Sistema de atención al usuario - Protocolo interno para atender y resolver PQRS de las comunidades y entidades.	Formulado
Matriz de consolidación de las PQRS	Formulada
Plan estratégico de seguridad vial	Estructuración Preliminar

De manera adicional, se avanzó en las gestiones corporativas para poner a punto el funcionamiento del área con acciones descritas a continuación.

Tabla 13. Gestiones Operativas

Documento	Estado
Presupuesto Social	Estructurado y Presentado
Solicitudes de Compra de Vehículos	Presentadas y aprobadas
Solicitudes de arrendamiento y adecuación de 3 oficinas fijas	Presentadas y aprobadas
Solicitud de adquisición de 2 oficinas móviles	Presentadas

También se avanzó en la consolidación de documentos y formatos que hacen parte integral del PGSC, los cuales se listan en la siguiente tabla.

Tabla 14. Documentos y Formatos de la Gestión Social

Documento	Estado
Formato de diagnóstico para la identificación de las necesidades de capacitación con las comunidades	Estructurado
Base de datos de vinculación de mano de obra, subcategorizada en Oferta laboral, proveedores y solicitudes de practicantes	Diseñada
Protocolo de vinculación de mano de obra	Formulado
Directorio de Actores	Estructurado y actualizado periódicamente
Caracterización preliminar del Distrito de Buenaventura y los municipios de Buga, Yotoco, Restrepo, Calima - Darién, Dagua y la Cumbre	Realizada
Gestión cooperación interinstitucional	Realizada
Caracterización de los riesgos sociales del proyecto	Realizada

El área social también adelantó acciones propias de la gestión social del proyecto y de los procesos de capacitación interna requeridos para el inicio de la Fase Preconstructiva, como se describe en la siguiente tabla:

Tabla 15. Acción de Capacitación Interna y Relacionamiento

Actividad	Estado
Caracterización y entrega de ayudas humanitarias para las familias afectadas por la ola invernal en los municipios de Buenaventura y Dagua	Realizada
Recorrido por el corredor vial para la identificación de aspectos relevantes del proyecto en los diferentes municipios	Realizados
Donación de 500 regalos para los niños de los consejos comunitarios de Loboguerrero, Cisneros y de Bajo Calima	Realizada
Reunión de socialización del proyecto de concesión con el consejo comunitario Pacífico Cimarrón y la Agencia Nacional de Infraestructura	Realizada
Reunión de socialización del proyecto con delegados del comité del paro Cívico, la ANI, la SAAAB, Gremio de transportadores y la Interventoría	Realizada

Actividad	Estado
Acompañamiento al área técnica y SST en los recorridos de sobrevuelos con Drones	Realizada

2.6.1. Conclusiones Área Social

Se debe indicar que, durante el segundo semestre del año 2022, el equipo de trabajo del área social estuvo orientado a tres tareas específicamente, la primera, el conocimiento integral de las obligaciones del Contrato de Concesión, en segundo lugar, la preparación de manera anticipada de los documentos claves requeridos para el desarrollo de la gestión social, y una tercera y no menos importante, tener aseguradas las condiciones mínimas para el inicio de la Fase de Preconstrucción.

Es importante señalar, que las acciones de relacionamiento adelantadas en el marco de la celebración de fin de año, donde se llevó alegría a niños pertenecientes a las comunidades del área de influencia. De la misma forma, destacar la acción humanitaria en respuesta a la ola invernal que afectó las comunidades de Cisneros y Loboguerrero; demostrando el interés genuino de la Concesionaria por volverse un aliado estratégico para todas las comunidades del corredor vial.

Se continuará con la preparación de cada uno de los aspectos del Plan de Gestión Social Contractual adoptando el conocimiento que se tiene por parte del equipo de trabajo y se pueda contar con un documento pertinente para las necesidades de la región y que además se minimice cualquier traspies en el proceso de presentación y no objeción por parte de la interventoría.

2.7. Estado de ejecución de los Acuerdos de Consulta Previa

Sobre este aspecto, se desarrollaron labores de sistematización y consolidación del Plan de Ejecución de Consultas Previas. Este incluye, tanto las consultas realizadas en el año 2020 como en años anteriores. En las siguientes tablas se enuncian cada una de ellas.

Tabla 16. Consultas previas realizadas 2020

ITEM	NOMBRE CONSEJO COMUNITARIO	FECHA PROTOCOLIZACION DE ACUERDOS	VALOR ACORDADO	MUNICIPIO
1	Consejo comunitario de las comunidades negras de las veredas trapiche, carrizales y el corregimiento de Zabaletas	16 de septiembre de 2020	\$ 3.100.000.000,00	Buenaventura
2	Consejo comunitario de comunidades negras Córdoba y san Cipriano	18 de septiembre de 2020	\$ 3.500.000.000,00	Buenaventura
3	Consejo comunitario de comunidades negras Gamboa	6 de noviembre 2020	\$ 5.500.000.000,00	Buenaventura
4	Consejo comunitario de comunidades negras la Caucana	6 de noviembre de 2020	\$ 1.500.000.000,00	Buenaventura
5	Consejo comunitario de la comunidad negra del corregimiento de Loboguerrero	20 de septiembre de 2020	\$ 3.900.000.000,00	Municipio de Dagua
6	Consejo comunitario de la comunidad negra de la cuenca baja del rio Calima	17 de septiembre de 2020	\$ 3.110.000.000,00	Buenaventura

Tabla 17. Consultas Anteriores a 2020

ITEM	NOMBRE CONSEJO COMUNITARIO	FECHA PROTOCOLIZACION DE ACUERDOS	VALOR ACORDADO	VALOR POR EJECUTAR	MUNICIPIO
1	Consejo Comunitario de la Comunidad Negra de la Caucana	7-oct-2014	\$ 2.550.000.000,00	\$ 2.550.000.000,00	Buenaventura
2	Consejo Comunitario de la Comunidad Negra de Citronela	26-may-2014	\$ 897.110.000,00	\$ 897.110.000,00	Buenaventura
3	Consejo Comunitario de la Comunidad Negra de la vereda La Esperanza	26-mar-2014	\$ 1.084.732.800,00	\$ 635.898.000,00	Buenaventura
4	Consejo Comunitario de la Comunidad Negra de la cuenca baja del río Calima	1-mar-2010	\$ 2.286.428.000,00	\$ 395.000.000,00	Buenaventura
5	Consejo Comunitario de la Comunidad Negra de Córdoba, San Cipriano y Santa Helena	28-feb-2010	\$ 3.424.236.134,00	\$ 63.917.000,00	Buenaventura
6	Consejo Comunitario de la Comunidad Negra de alto y medio río Dagua	2-nov-2007	\$ -		Buenaventura
7	Consejo Comunitario de la Comunidad Negra del alto río Dagua Pacífico	3-sep-2014	\$ 4.691.164.316,00	\$ 4.691.164.316,00	Buenaventura

ITEM	NOMBRE CONSEJO COMUNITARIO	FECHA PROTOCOLIZACION DE ACUERDOS	VALOR ACORDADO	VALOR POR EJECUTAR	MUNICIPIO
	Cimarrones de Cisneros				
8	Consejo Comunitario de la Comunidad Negra del alto río Dagua Pacífico Cimarrones de Cisneros	1-oct-2014	\$ 4.510.000.000,00	\$ 4.510.000.000,00	Buenaventura

2.7.1. Conclusiones Área Consulta Previa

Se continuará con la revisión de la información contractual y anexos que permita tener una aproximación en detalle de los compromisos de consulta anteriores a 2020 y con ello construir una agenda de ejecución a concertar con las comunidades y, a la vez, presentar a la interventoría con una anticipación importante frente a la fecha límite, que establece el Contrato de Concesión. Esta misma metodología se abordará con las comunidades vinculadas a los procesos de consulta de la ANI, y que hacen parte integral del Contrato de Concesión.

Es importante señalar la necesidad de hacer una identificación minuciosa de los compromisos de consulta anteriores a 2020, sobre todo, poner especial atención a aquellas acciones a desarrollarse y que no tienen una cuantificación específica, lo que genera un pequeño margen de incertidumbre en la implementación. Para poder garantizar una conversación efectiva con los líderes de estas comunidades, esta información debe estar decantada.

2.8. Área de Gestión de Personas y Seguridad y Salud en el Trabajo

El departamento de Gestión de Personas tiene como objetivo principal contribuir al éxito de la organización manteniendo y desarrollando el talento humano altamente calificado y motivado para alcanzar los objetivos de cada una de las direcciones a través del desarrollo de programas eficientes de administración de talento, el cumplimiento de las normas y procedimientos vigentes en materia laboral, con el propósito de convertirse en una consultoría de la alta dirección en materia de contratación, formación, gestión del talento, retribución, conservación y desarrollo de las personas que forman parte de la organización.

2.9.1. Conformación del personal:

A 31 de diciembre del 2022 la Concesionaria contrató un total de 33 colaboradores ubicados en las siguientes áreas o departamentos:

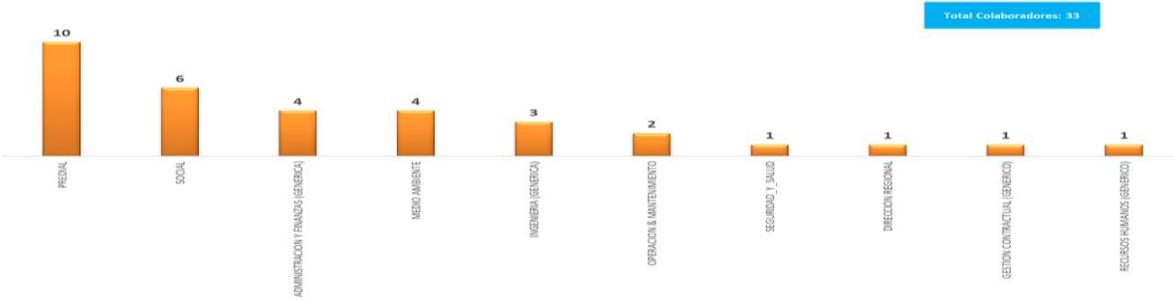


Ilustración 11. Ubicación colaboradores Áreas o Departamentos

2.9.2. Nuestra Gente:

A 31 de diciembre del 2022 la Concesionaria contaba, dentro de su planta de personal, con los siguientes datos demográficos:

Ilustración 12. Head count por antigüedad

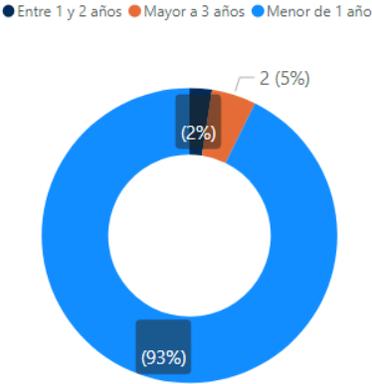


Ilustración 13. Head count por tipo de vinculación

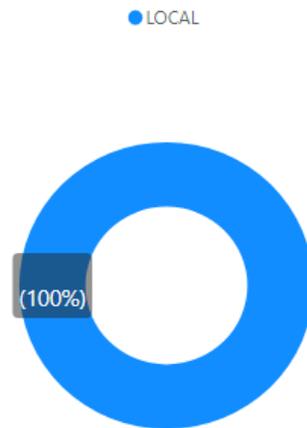


Ilustración 14. Head count por genero

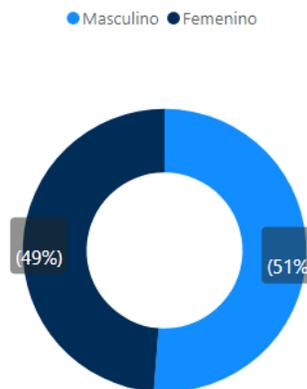


Ilustración 15. Head count por edad

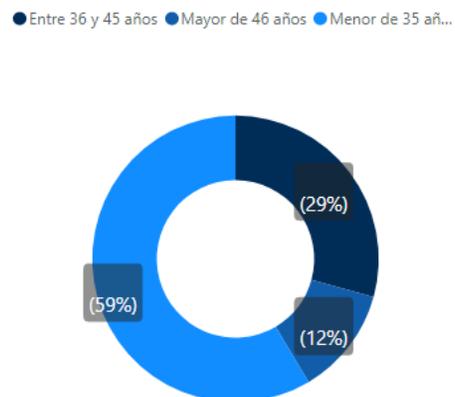


Ilustración 16. Head count por tipo de contrato

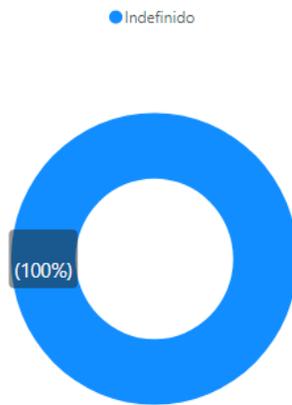


Ilustración 17. Head count por nivel educativo



2.9.3. Bienestar Laboral

La satisfacción, felicidad y pasión con la que las personas hagan su trabajo en cada una de las áreas y departamentos de la Concesionaria es una de las estrategias corporativas más importante dentro del plan de trabajo del departamento de Gestión de Personas, es por eso que se implementaran estrategias, actividades, medidas y beneficios que lo propicien con un propósito principal, permitir que las personas que se encuentran vinculadas realicen sus tareas con más pasión y lo disfruten, no solo de su trabajo sino también de un equilibrio entre salud, familia y trabajo.

A 31 de diciembre del 2022, las actividades de bienestar que se realizaron con el personal contratado fueron la celebración de las novenas de navidad en diciembre y la cena de integración de fin de año.

2.10. Área Financiera

2.10.1. Ejecución Presupuestal

A continuación, se detalla el Presupuesto Acumulado con corte a 31 de diciembre de 2022 vs Ejecución Presupuestal a 31 de diciembre 2022 y las principales variaciones:

	P&G Acumulado		Variación Real 2022 - PPTO 2022	
	Real 2022	PPTO 2022	Absoluta	%
GASTOS OPERACIONALES	-32.952	-29.207	3.745	13%
Personal	-1.205	-2.461	-1.256	-51%
Viajes	-91	-41	50	121%
Honorarios	-79	-100	-21	-21%
Oficina	-814	-101	713	709%
Servicios	-12	-557	-545	-98%
Vehículos	-2.922	-416	2.506	602%
Seguros	-16.456	-10.632	5.824	55%
Impuestos / Contribuciones	0	-903	-903	-100%
Comisión Fiduciaria	-2.195	-1.272	923	73%
Gestion socioambiental	-54	-7.071	-7.017	-99%
Operación	0	-422	-422	-100%
Subcuentas ANI	-9.124	-5.201	3.923	75%
Explotación	0	-30	-30	-98%
GASTOS CONSTRUCCION	-67	-2.170	-2.104	-97%
Otros gastos de construcción	-67	-2.170	-2.104	-97%
EBITDA	4.535	8.735	4.200	-48%

**Tabla 18. Presupuesto Acumulado corte 31 de diciembre de 2022 vs Ejecución
Presupuestal 31 de diciembre de 2022**

Personal: A la fecha se han contratado 41 posiciones.

Oficina: Corresponde al registro de portátiles y equipos móviles. Diferencia no temporal equipos especiales por \$253 MMCOP. Restante diferencia temporal.

Servicios: No se ha ejecutado el servicio de energía de los túneles \$318 MMCOP y \$107 servicio de vigilancia O&M.

Vehículos: Diferencia temporal, se proyectó depreciación.

Seguros: Corresponde a los registros de las pólizas: Todo riesgo material por valor de \$10.613 MMCOP, cumplimiento estatal por \$5.100 MMCOP y responsabilidad civil por \$738 MMCOP. Diferencia Temporal.

Impuestos/Contribuciones: Se proyecto impuesto de ICA por la unidad funcional 0.

Comisión fiduciaria: Desviación por contabilización del bifurcado.

Gestión socioambiental: Corresponde apoyo humanitario por ola invernal. Diferencia temporal.

Operación: Servicio de ambulancia \$242 MMCOP, mantenimiento de túneles \$54 MMCOP y transporte valores \$25 MMCOP, no ejecutados.

Subcuentas ANI: Desviación por contabilización del bifurcado.

Otros gastos de construcción: Desviación por contabilización del bifurcado.

3. Medidas que se recomiendan a la Asamblea General de Accionistas

No se solicitan medidas especiales a la Asamblea General de Accionistas, agradeciendo a los mismos el apoyo realizado para la oportuna y eficiente gestión de la Sociedad que ha llevado al cumplimiento de sus objetivos.