



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

Bogotá, D.C.,

Señores

JUZGADO SEGUNDO ADMINISTRATIVO DE MONTERÍA

adm02mon@cendoj.ramajudicial.gov.co

E.S.D.

Ref. **Medio de control:** Reparación directa
Radicado: 23001333300220220015100
Demandantes: Orfady del Rosario Valencia Cardenas y otros
Demandados: Agencia Nacional de Infraestructura y otros

Asunto: CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

Luis Fernando Zúñiga López, identificado como aparece al pie de mi firma, actuando como apoderado especial de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), conforme al poder que adjunto, mediante el presente escrito procedo a contestar la demanda en el proceso de la referencia en los siguientes términos:

I. RESPECTO DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

La Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante la ANI) es una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte y tiene su domicilio en la ciudad de Bogotá DC, según los artículos 1° y 2° del Decreto 4165 de 2011. La ANI se identifica con el NIT. 830125996-9.

La Agencia Nacional de Infraestructura está representada legalmente por su presidente: doctor **William Fernando Camargo Triana**.

II. RESPECTO DE LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA

Desde ahora, señalo que me opongo a la prosperidad de todas y cada una de las pretensiones elevadas por la parte demandante, al considerar que las mismas carecen de fundamento jurídico, fáctico y probatorio que permita concluir que en el presente caso la Agencia Nacional de Infraestructura haya causado alguno de los perjuicios alegados por la parte demandante y, por ende, la ANI no está llamada a responder por los mismos en el hipotético caso de que se llegaren a probar. Lo anterior, de conformidad con los argumentos y las excepciones que se propondrán a continuación.

III. RESPECTO DE LA PRESENTACIÓN OPORTUNA DE LA CONTESTACIÓN

1. El artículo 172 de la Ley 1437 de 2011 (CPACA) establece que de la demanda se correrá traslado a la demandada por el término de 30 días, contados a partir de la notificación de la demanda.

El artículo 199 (modificado por el artículo 48 de la Ley 2080 de 2021) de la Ley 1437 de 2011 consagra que el auto admisorio de la demanda se notificará personalmente a los representantes legales (o a quienes estos hayan delegado la facultad de recibir



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

notificaciones) de las entidades públicas mediante mensaje dirigido al buzón electrónico para notificaciones judiciales y que el traslado o los términos que conceda el auto notificado solo se empezarán a contabilizar a los dos (2) días hábiles siguientes al del envío del mensaje y el término respectivo empezará a correr a partir del día siguiente.

El artículo 205 (modificado por el artículo 52 de la Ley 2080 de 2021) de la Ley 1437 de 2011 consagra que la notificación electrónica de las providencias se entenderá realizada una vez transcurridos dos (2) días hábiles siguientes al envío del mensaje y los términos empezarán a correr a partir del día siguiente al de la notificación.

2. En el presente caso, el auto del 19 de octubre de 2022 mediante el cual se dispuso el medio de control de reparación directa y correr traslado de la demanda por el término de 30 días, fue recibido en el buzón electrónico para notificaciones judicial de la ANI (buzonjudicial@ani.gov.co) el día 06 de febrero de 2023, razón por la cual los dos días a los que refiere el artículo 199 (modificado por el artículo 48 de la Ley 2080 de 2021) del CPACA se agotaron los días 07 y 08 de febrero de 2023 y, con ello, el término de traslado inició a correr el día 09 de febrero de 2023 y va hasta el 23 de marzo de 2023.

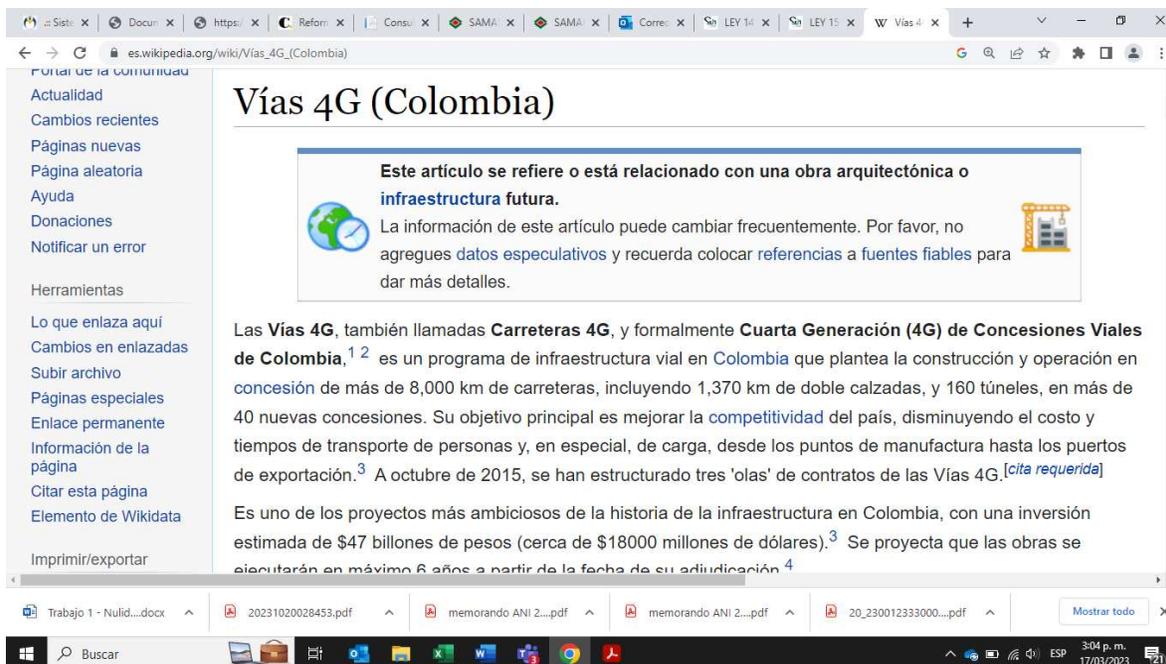
3. Por lo tanto, como esta contestación se radica dentro de dicho término de traslado entre las fechas ya mencionadas, la misma resulta ser presentada de manera oportuna.

IV. RESPECTO DE LOS HECHOS DE LA DEMANDA

Hecho primero: No se trata de un hecho, sino de una definición de vías 4G que el apoderado de la parte demandante copió de Wikipedia¹, por lo tanto, no hay pronunciamiento al respecto:

¹ [https://es.wikipedia.org/wiki/V%C3%ADas_4G_\(Colombia\)](https://es.wikipedia.org/wiki/V%C3%ADas_4G_(Colombia))

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



Hecho segundo: Es cierto que el contrato de concesión bajo el esquema de APP N° 016 del 14 de octubre de 2015, celebrado entre la ANI como concedente y la Concesión Ruta al Mar SAS como concesionario, tiene por objeto (según el capítulo II aspectos generales - numeral 2.1 objeto de su parte general) lo siguiente:

El presente Contrato de concesión bajo un esquema de asociación público privada de Iniciativa Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para la Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Operación y, Mantenimiento Del Sistema Vial Para La Conexión de los departamentos Antioquia – Bolívar, de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del Proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1.

Es cierto, según el apéndice técnico 1 “ALCANCE DEL PROYECTO” (capítulo II descripción del proyecto – numeral 2.1 descripción) perteneciente al mencionado contrato lo siguiente:

2.1 Descripción

- (a) Las vías actuales comprendidas en el Proyecto tienen una longitud total estimada origen- destino de 491.7 kilómetros y en su recorrido atraviesan los departamentos de Antioquia, Córdoba, Sucre y Bolívar.



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

- (c) Las obras objeto de esta APP incluyen el siguiente alcance:
- i. El mejoramiento de la calzada actual en los sectores Caucasia – Planeta Rica, un sector de la vía El 15 -San Carlos – Doble Calzada Cereté, los sectores Cereté – Lorica – Coveñas – Tolú – Tolú Viejo, y los sectores El Pueblito – San Onofre – Cruz del Viso.
 - ii. La construcción de un sector de la vía El 15 - San Carlos - Cereté y la vía Tolú – Pita Abajo – El Pueblito, así como las variantes que evitan los pasos urbanos para centros poblados como son las Variantes de Planeta Rica, de Cereté, de Lorica, y de Coveñas.
 - iii. La construcción de una segunda calzada en los sectores de la vía entre Cereté - Lorica
 - iv. Operación vial y mantenimiento durante todo el plazo de la Concesión de los corredores que recibe del proyecto de Concesión Transversal de las Américas Puerto Rey (Arboletes) - Santa Lucía – Montería, Santa Lucía – San Pelayo y Montería – El 15 – Planeta Rica.
 - v. Operación vial y mantenimiento durante todo el plazo de la Concesión de los corredores y sectores intervenidos y descritos en los numerales romanos i, ii, iii y iv.
 - vi. Obras correspondientes a la Estación de Peaje de Carimagua: El Concesionario realizará la reubicación de la Estación de Peaje de Carimagua ubicado actualmente en el PR 26+300 de la vía Planeta Rica La Ye, para ser instalado en el PR 46+000 tal y como se reglamenta en la Resolución 000982 del 16 de Abril de 2015. El Concesionario tendrá a su cargo únicamente la adquisición de los predios, la construcción de la infraestructura física requerida para que opere en las mismas condiciones que opera la estación actual, y el traslado y puesta en punto de funcionamiento de los equipos con que cuenta en el momento esta estación, una vez construida la misma será revertida al Invías para su operación.

Es cierto, según la parte especial (capítulo III aspectos generales – numeral 3.3 división del proyecto) del mencionado contrato lo siguiente:



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

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

Unidad Funcional Integral (UFI)	Subsector	Origen (nombre, abscisa, coordenadas)	Destino (nombre, abscisa, coordenadas)	Longitud aproximada origen destino(1)	Intervención prevista	Observación
UFI1	1	Caucasia PR 03+350 X=872749.4848 Y=1376644.9338	Planeta Rica PR 63+845 X=834443.9474 Y=1420245.3278	60.4	Mejoramiento	No incluye Intervención en Puente sobre el Río San Jorge y sus accesos
UFI2	1	Cereté PR 10+764 X=809954.897 Y=1477055.6749	Lórica PR 48+222 X=809162.8472 Y=1512218.1258	37	Construcción de Segunda Calzada	
UFI3	1	Variante Planeta Rica PK 00+000 X=834443.9474 Y=1420245.3278	Variante Planeta Rica PK 03+500 X=834935.0275 Y=1422983.5634	3.5	Construcción	



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

Unidad Funcional Integral (UFI)	Subsector	Origen (nombre, abscisa, coordenadas)	Destino (nombre, abscisa, coordenadas)	Longitud aproximada origen destino(1)	Intervención prevista	Observación
	2	El 15 PK 00+000 X=813309.6020 Y=1447861.9930	Vía El 15 –Sn Carlos PK 10+000 X=819584.5183 Y=1455320.3397	10	Mejoramiento	
	3	Vía El 15 –Sn Carlos PK 10+000 X=819584.5183 Y=1455320.3397	San Carlos PK 22+500 X=820944.9797 Y=1467169.3538	12.5	Construcción	
	4	San Carlos PK 22+500 X=820944.9797 Y=1467169.3538	Cereté PK 31+990 X=816366.3359 Y=1474923.7743	9.5	Mejoramiento	
	5	Variante Cereté PK 00+000 X=814682.1199 Y=1475002.3657	Variante Cereté PK 05+600 X=809954.897 Y=1477055.6749	5.6	Construcción	
UFI4 ^(b)	1	Montería PR 49+500 X=1130171.196 Y=1459766.468	Planeta Rica PR 0+000 X=834980.9672 Y=1423019.543	49.5	Operación y Mantenimiento	Calzada Derecha sector entre Montería y El 15
	2	Montería PR 49+731 X=1130171.196 Y=1459766.468	El 15 PR 34+950 X=1143183.515 Y=1448114.253	15	Operación y Mantenimiento	Calzada Izquierda
UFI5 ^(b)	1	Puerto Rey (Arboletes) PR 00+000 X=1073036,020 Y=1474343,431	Montería PR 63+340 X=1130171.196 Y=1459766.468	63.5	Operación y Mantenimiento	
	2	Santa Lucía PK 00+000 X=1114600.696 Y=1470297.687	San Pelayo PK 26+000 X=1134376.253 Y=1482406.161	26	Operación y Mantenimiento	
UFI6	1	Cereté PR 10+764 X=809954.897 Y=1477055.6749	Lorica PR 48+222 X=809162.8472 Y=1512218.1258	37	Mejoramiento	
	2	Lorica PR 5+847 X=808953.6961 Y=1518449.6188	Coveñas PR 23+309 X=819426.4895 Y=1531439.9867	17	Mejoramiento	



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

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

Hecho tercero:

Según el numeral 3 del artículo 162 de la Ley 1437 de 2011, los hechos que sirven de fundamento a las pretensiones deben estar debidamente determinados, por lo cual, cuando en este hecho se menciona:

- “Dentro de ese referente geográfico se encuentra la intersección vial [...]”, no se entiende de modo preciso e inequívoco a qué referente geográfico alude el apoderado de la parte demandante, lo cual impide poder pronunciarse respecto a si tal aseveración es cierta o no.
- La intersección vial entre los municipios cordobeses de Lorica, Cereté y San Pelayo queda a la altura del PR 16+050 de la vía entre Cereté y Lorica.
- A la ANI no le consta si, según reportes periodísticos, la vía Montería – Lorica ha sido catalogada como una vía de alta accidentalidad, ese hecho deberá ser objeto de prueba dentro del presente proceso.



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

A la ANI no le consta lo antes mencionado, pues dentro del marco de su objeto y de sus funciones generales (artículos 3° y 4° del Decreto 4165 de 2011) no está el contar con una hemeroteca con las noticias que sobre accidentes de tránsito publiquen los medios de comunicación, máxime cuando las reglas de la experiencia nos indican que muchos de los accidentes de tránsito en Colombia ocurren por la imprudencia, la negligencia o la impericia de los conductores y/o los peatones, aspectos que escapan al control de la ANI.

- A la ANI no le consta la calificación que al parecer haya hecho el Invías sobre el estado de las vías de Córdoba, ese hecho deberá ser objeto de prueba dentro del presente proceso.

A la ANI no le consta lo antes mencionado, pues la ANI y el Invías son dos entidades estatales del orden nacional distintas y la ANI no tiene por qué conocer todos los informes o calificaciones que sobre el estado de las vías realice el Invías.

Hecho cuarto: A la ANI no le consta la ocurrencia del accidente de tránsito en el que al parecer se vio involucrado el señor **Alejandro Valencia Vázquez** ni le constan a la ANI las circunstancias de tiempo, modo y lugar de ocurrencia del mismo, esos hechos deberán ser objeto de prueba dentro del presente proceso.

A la ANI no le consta lo antes mencionado, toda vez que no es autoridad de tránsito y, por ende, no tiene por qué conocer *prima facie* del acaecimiento de un accidente de tránsito.

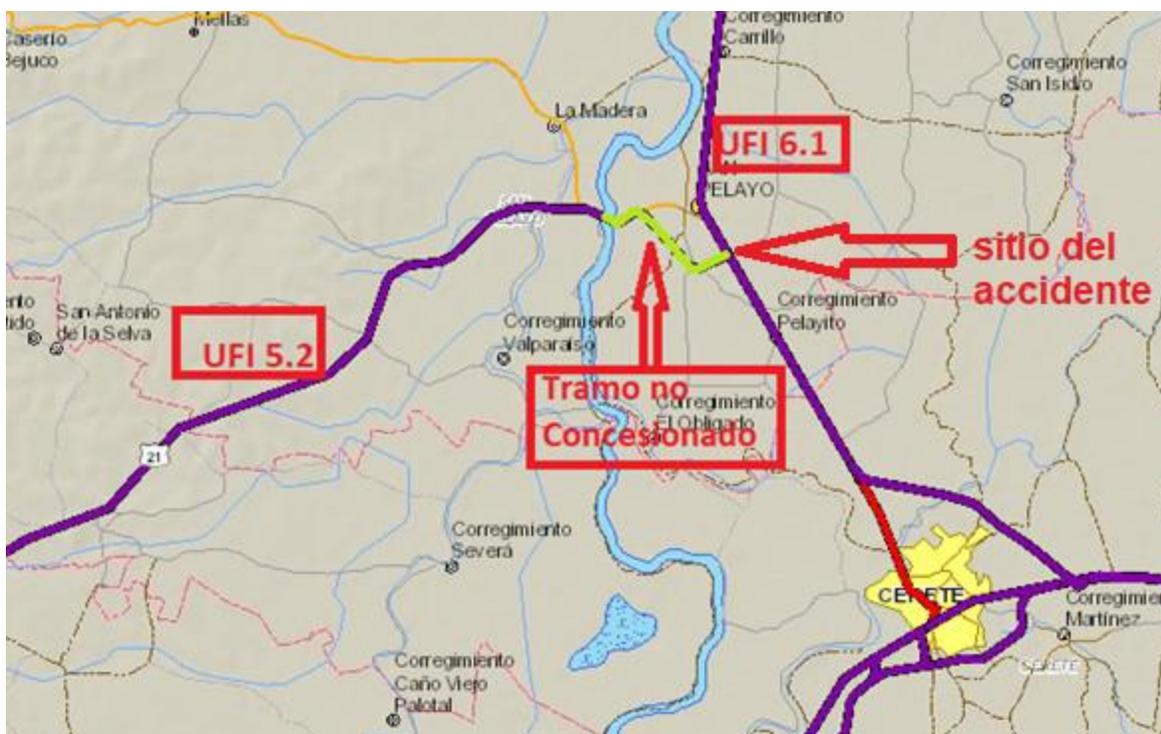
No obstante, vale precisar que el lugar donde ocurrió el accidente en cuestión es el PR16+050 de la unidad funcional 6.1, sector que efectivamente hace parte del alcance del contrato de Concesión 016 de 2015.

Se aclara que el accidente no se presentó en la vía Montería - Planeta Rica, si no en la intersección de la variante de San Pelayo con Unidad Funcional 6.1 (Vía Cerete – Lorica). Sin embargo, en el informe de accidente del vehículo de placas SDN-458, el cual realizó el concesionario Concesión Ruta al Mar SAS el día 08/07/2020, donde se describe que este vehículo se dirigía en sentido Santa Lucía - San Pelayo y en el cruce con la Unidad Funcional 6.1, no realizó el PARE para incorporarse a la vía concesionada, si no que siguió derecho, saliéndose de la vía por causa desconocida y cae al canal que conduce a la vereda Puerto Nuevo y la carga que llevaba el vehículo se desliza hacia la parte de la cabina produciendo el deceso del señor **Alejandro Valencia Vázquez**.

Se aclara que el tramo de vía de Santa Lucía San Pelayo, desde el puente sobre el río Sinú hasta la intersección con Unidad funcional 6.1 no hace parte de los alcances del contrato de concesión 016 de 2015 como se muestra en las siguientes imágenes y, por lo cual, no le consta a la ANI lo relacionado con la señalización y fajas de retiro en dicho tramo:



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



Hecho quinto: Es cierto que en la mencionada intersección confluye tráfico vehicular entre los municipios cordobeses de Lorica, Cereté y San Pelayo, lo demás más que hechos son apreciaciones subjetivas de la parte demandante, respecto a las cuales la ANI nada tiene para decir.

Hecho sexto: Las condiciones que presentaba el corredor vial (Unidad Funcional 6.1), a la altura del PR16+050, sitio donde fue reportado el accidente por parte del Concesionario Concesión Ruta al Mar SAS, así:

Frente al particular se tiene que para la época de los hechos, dicho tramo del corredor vial se encontraba a nivel de primera capa de mezcla asfáltica, considerando el proceso de mejoramiento que se adelantaba en la zona. La estructura de pavimento no contaba con demarcación horizontal (PR15+500 al PR16+170) debido a las intervenciones en ejecución y aproximadamente a 150m del sitio del evento, existía una señal SP 11 (intersección) que indicaba la proximidad al cruce y/o acceso a Santa Lucia.

Con el fin de ilustrar el estado del corredor para la fecha de ocurrencia del accidente, a continuación, nos permitimos presentar un registro fotográfico extraído de los videos que fueron presentados por la interventoría en el informe mensual del mes de junio de 2020, y cuyo registro se generó a finales del periodo en cuestión:



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



Sector PR16+050 UFI 6.1



Sector PR15+950



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



Sector PR16+100 con señalización Horizontal



PR15+900 Señal SP11 intersección de Vía



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

A la ANI no le consta la ocurrencia del accidente de tránsito en el que al parecer se vio involucrado el vehículo de placas WTH 897 el 31 de julio de 2020 ni le constan a la ANI las circunstancias de tiempo, modo y lugar de ocurrencia del mismo, esos hechos deberán ser objeto de prueba dentro del presente proceso.

A la ANI no le consta lo antes mencionado, toda vez que no es autoridad de tránsito y, por ende, no tiene por qué conocer *prima facie* del acaecimiento de un accidente de tránsito.

Cabe acotar que la supuesta ocurrencia del mencionado accidente el 31 de julio de 2020 es un hecho irrelevante para efectos del presente litigio y su eventual ocurrencia no tiene porque tener repercusión alguna en la resolución del presente litigio, acotando que si hipotéticamente hablando ese 31 de julio de 2020 el vehículo de placas WTH 897 se hubiera accidentado en el mismo lugar en donde el 07 de julio de 2020 se accidentó el señor **Alejandro Valencia Vázquez** ello no tiene porque tenerse como una demostración o evidencia de que existió un mismo nexos causal en ambos accidentes, pues para ello tendría que demostrarse que las circunstancias fácticas de ocurrencia de ambos accidentes de tránsito fueron las mismas y ello no está probado.

Además, con relación a la supuesta falta de señalización y medidas de prevención (barreras o barandas, etc.) en el lugar donde se accidentó el 07 de julio de 2020 el señor **Alejandro Valencia Vázquez** el tramo de vía de Santa Lucía San Pelayo, desde el puente sobre el río Sinú hasta la intersección con Unidad funcional 6.1, no hace parte de los alcances del contrato de concesión 016 de 2015, por ende, no tiene porque endilgarse a las partes contratantes de dicho contrato responsabilidad alguna con relación a la señalización y prevención de accidentes de dicho tramo que era por el cual transitaba el señor **Alejandro Valencia Vázquez** la fecha ya mencionada.

Con relación a los apartes supuestamente transcritos del contrato de concesión 016 de 2015, el apoderado de la parte demandante no menciona puntualmente si corresponden a su parte general, a su parte especial o a algunos de sus anexos o apéndices técnicos, por lo cual, la ANI no se pronuncia al respecto y se atiene a que lo que resulte probado en el presente proceso.

Con relación a la política de seguridad vial de la Concesión Ruta al Mar SAS, la ANI se atiene a lo que resulte probado dentro del presente proceso judicial.

Más que un hecho resulta una apreciación subjetiva la omisión atribuida por la parte demandante a la Concesión Ruta al Mar SAS en lo atinente a la gestión de los riesgos en el corredor vial, por ello, la ANI no se pronuncia al respecto y se atiene a lo que resulte probado en el presente proceso.

Más que un hecho resulta una apreciación subjetiva la imputación de responsabilidad (presunta infracción del deber jurídico de evitar y/o mitigar el riesgo creado por las obras de infraestructura) atribuida por la parte demandante a la Concesión Ruta al Mar SAS en lo atinente a la gestión de los riesgos en el corredor vial, por ello, la ANI no se pronuncia al respecto y se atiene a lo que resulte probado en el presente proceso.



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

Los componentes de la responsabilidad extracontractual en el presente litigio: daño, imputación y nexo causal, deberán ser probados por la parte demandante y no solo limitarse a aseverarlos o a suponerlos.

Hecho séptimo: Más que un hecho resulta una apreciación subjetiva la imputación de responsabilidad atribuida por la parte demandante a la ANI en el presente asunto, por ello, la ANI no se pronuncia al respecto y se atiene a lo que resulte probado en el presente proceso.

Los componentes de la responsabilidad extracontractual en el presente litigio: daño, imputación y nexo causal, deberán ser probados por la parte demandante y no solo limitarse a aseverarlos o a suponerlos.

Resulta apropiado poner de presente que en el contrato de concesión bajo el esquema de APP N° 016 del 14 de octubre de 2015, celebrado entre la ANI como concedente y la Concesión Ruta al Mar SAS como concesionario, (según los numerales 2.1 objeto y 14.3 indemnidad de su parte general) se pactó lo siguiente:

2.1 Objeto

El presente Contrato de concesión bajo un esquema de asociación público privada de Iniciativa Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para la Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Operación y, Mantenimiento Del Sistema Vial Para La Conexión de los departamentos Antioquia – Bolívar, de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del Proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1.

14.3 Indemnidad

- (a) El Concesionario se obliga a mantener indemne a la ANI de cualquier reclamación proveniente de terceros y que se deriven de sus actuaciones o de las de sus Contratistas, subcontratistas o dependientes.

Es decir, que en el mencionado contrato la ANI no pactó solidaridad alguna por los eventuales perjuicios que se pudieren generar a terceros en virtud de la ejecución del mismo, pues el concesionario (Concesión Ruta al Mar SAS) se obligó a llevar a cabo el proyecto por su cuenta y riesgo, además, se pactó un cláusula de indemnidad con la que queda claro que el concesionario (Concesión Ruta al Mar SAS) es el llamado a responder por acciones u omisiones fruto de labores a su cargo en la ejecución del contrato de concesión 016 de 2015 (por ejemplo, construcción, rehabilitación, operación, mantenimiento, etc.).

No es cierto que la ANI no haya ejercido control y vigilancia sobre la ejecución del contrato de concesión 016 de 2015, pues la ANI celebró (como contratante) con el Consorcio CR Concesiones el contrato de interventoría N° 514 del 23 de noviembre de 2015, vigente en su ejecución para el 07 de julio de 2020 y cuyo objeto es:



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

CLÁUSULA 1.1.Objeto.

El objeto del presente Contrato es: "Realizar la Interventoría integral que incluye pero no se limita a la Interventoría Técnica, Económica, Financiera, Contable, Jurídica, Administrativa, Operativa, Medio Ambiental y Socio Predial del Contrato de Concesión bajo el esquema de asociación público privada de iniciativa privada que se derive del proceso licitatorio VJ-VE-APP-IPV-006-2015 correspondiente al corredor denominado "SISTEMA VIAL PARA LA CONEXIÓN DE LOS DEPARTAMENTOS DE ANTIOQUIA Y BOLÍVAR" cuyo objeto es "La construcción, mejoramiento, operación y mantenimiento y reversión del SISTEMA VIAL PARA LA CONEXIÓN DE LOS DEPARTAMENTOS ANTIOQUIA-BOLÍVAR, de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la Minuta del Contrato", incluida la interventoría a los estudios y diseños correspondientes."

El objeto del Contrato comprende, sin limitarse:

- (i) La interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, ambiental, social y predial del Contrato de Concesión.
- (ii) La medición de los Indicadores en los términos señalados en el Contrato de Concesión y
- (iii) La definición de las acciones necesarias para el logro de los objetivos previstos en el Contrato de Concesión.
- (iv) Colaborar con la ANI en el seguimiento al comportamiento de los riesgos, por lo cual deberá alertar tanto a la ANI como al Concesionario frente a la posibilidad de materialización de estos. Lo anterior incluye la elaboración de los insumos y parámetros de cuantificación de riesgos para el respectivo cumplimiento por parte de la ANI de la Ley 448 de 1998 y el Decreto 423 de 2001, o las normas que los modifiquen.

Hecho octavo: Más que un hecho resulta una apreciación subjetiva la imputación de responsabilidad atribuida por la parte demandante al Ministerio de Transporte y/o a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el presente asunto, por ello, la ANI no se pronuncia al respecto y se atiene a lo que resulte probado en el presente proceso.

Los componentes de la responsabilidad extracontractual en el presente litigio: daño, imputación y nexo causal, deberán ser probados por la parte demandante y no solo limitarse a aseverarlos o a suponerlos.

Hecho noveno: Más que un hecho resulta una apreciación subjetiva la imputación de responsabilidad atribuida por la parte demandante a los Municipios de Lorica, Cereté y San Pelayo en el presente asunto, por ello, la ANI no se pronuncia al respecto y se atiene a lo que resulte probado en el presente proceso.

Los componentes de la responsabilidad extracontractual en el presente litigio: daño, imputación y nexo causal, deberán ser probados por la parte demandante y no solo limitarse a aseverarlos o a suponerlos.



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

Hecho décimo: Más que un hecho resulta una apreciación subjetiva la imputación de previsibilidad y evitabilidad del accidente sufrido por el señor **Alejandro Valencia Vázquez** el 07 de julio de 2020 atribuida por la parte demandante a las entidades demandadas en el presente asunto, por ello, la ANI no se pronuncia al respecto y se atiende a lo que resulte probado en el presente proceso.

Los componentes de la responsabilidad extracontractual en el presente litigio: daño, imputación y nexos causales, deberán ser probados por la parte demandante y no solo limitarse a aseverarlos o a suponerlos.

Hecho décimo primero: Más que un hecho resulta una apreciación subjetiva la imputación de responsabilidad, previsibilidad y evitabilidad del accidente sufrido por el señor **Alejandro Valencia Vázquez** el 07 de julio de 2020 atribuida por la parte demandante a las entidades demandadas en el presente asunto, por ello, la ANI no se pronuncia al respecto y se atiende a lo que resulte probado en el presente proceso.

Los componentes de la responsabilidad extracontractual en el presente litigio: daño, imputación y nexos causales, deberán ser probados por la parte demandante y no solo limitarse a aseverarlos o a suponerlos.

A la ANI no le consta la ocurrencia si el accidente de tránsito en el que al parecer se vio involucrado el señor **Alejandro Valencia Vázquez** fue un caso aislado o no, esos hechos deberán ser objeto de prueba dentro del presente proceso.

A la ANI no le consta lo antes mencionado, toda vez que no es autoridad de tránsito y, por ende, no tiene por qué conocer *prima facie* del acaecimiento de un accidente de tránsito.

Hecho décimo segundo: Más que un hecho resulta una apreciación subjetiva la imputación de previsibilidad y evitabilidad del accidente sufrido por el señor **Alejandro Valencia Vázquez** el 07 de julio de 2020 atribuida por la parte demandante a las entidades demandadas en el presente asunto, por ello, la ANI no se pronuncia al respecto y se atiende a lo que resulte probado en el presente proceso.

Los componentes de la responsabilidad extracontractual en el presente litigio: daño, imputación y nexos causales, deberán ser probados por la parte demandante y no solo limitarse a aseverarlos o a suponerlos.

Hecho décimo tercero: Más que un hecho resulta una apreciación subjetiva la imputación de responsabilidad, previsibilidad y evitabilidad del accidente sufrido por el señor **Alejandro Valencia Vázquez** el 07 de julio de 2020 atribuida por la parte demandante a las entidades demandadas en el presente asunto, por ello, la ANI no se pronuncia al respecto y se atiende a lo que resulte probado en el presente proceso.

Los componentes de la responsabilidad extracontractual en el presente litigio: daño, imputación y nexos causales, deberán ser probados por la parte demandante y no solo limitarse a aseverarlos o a suponerlos.

Hecho décimo cuarto: Más que un hecho resulta una apreciación subjetiva y una suma de argumentaciones jurídicas e invocaciones normativas del apoderado de la parte demandante, por ello, la ANI no se pronuncia al respecto y se atiende a lo que resulte probado en el presente proceso.



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

Hecho décimo quinto: A la ANI no le consta la ocurrencia qué autoridad atendió el accidente de tránsito en el que al parecer se vio involucrado el señor **Alejandro Valencia Vásquez** ni qué se consignó por parte de tal autoridad en el informe correspondiente en el evento de que lo hubiera expedido, esos hechos deberán ser objeto de prueba dentro del presente proceso.

A la ANI no le consta lo antes mencionado, toda vez que no es autoridad de tránsito y, por ende, no tiene por qué conocer *prima facie* del acaecimiento de un accidente de tránsito.

Más que un hecho resulta una apreciación subjetiva la imputación de responsabilidad, previsibilidad y evitabilidad del accidente sufrido por el señor **Alejandro Valencia Vásquez** el 07 de julio de 2020 atribuida por la parte demandante a las entidades demandadas en el presente asunto, por ello, la ANI no se pronuncia al respecto y se atiene a lo que resulte probado en el presente proceso.

Los componentes de la responsabilidad extracontractual en el presente litigio: daño, imputación y nexo causal, deberán ser probados por la parte demandante y no solo limitarse a aseverarlos o a suponerlos.

A la ANI no le consta la ocurrencia qué autoridad atendió el accidente de tránsito en el que al parecer se vio involucrado el señor **Alejandro Valencia Vásquez** ni qué se consignó por parte de tal autoridad en el informe correspondiente en el evento de que lo hubiera expedido, esos hechos deberán ser objeto de prueba dentro del presente proceso.

A la ANI no le consta lo antes mencionado, toda vez que no es autoridad de tránsito y, por ende, no tiene por qué conocer *prima facie* del acaecimiento de un accidente de tránsito.

A la ANI no le consta si la prensa regional reseñó o no ni cómo el accidente de tránsito en el que al parecer se vio involucrado el señor **Alejandro Valencia Vásquez**, esos hechos deberán ser objeto de prueba dentro del presente proceso.

A la ANI no le consta lo antes mencionado, pues dentro del marco de su objeto y de sus funciones generales (artículos 3° y 4° del Decreto 4165 de 2011) no está el contar con una hemeroteca con las noticias que sobre accidentes de tránsito publiquen los medios de comunicación, máxime cuando las reglas de la experiencia nos indican que muchos de los accidentes de tránsito en Colombia ocurren por la imprudencia, la negligencia o la impericia de los conductores y/o los peatones, aspectos que escapan al control de la ANI.

Hecho décimo sexto: Más que un hecho resulta una apreciación subjetiva la imputación de responsabilidad, previsibilidad y evitabilidad del accidente sufrido por el señor **Alejandro Valencia Vásquez** el 07 de julio de 2020 atribuida por la parte demandante a las entidades demandadas en el presente asunto, por ello, la ANI no se pronuncia al respecto y se atiene a lo que resulte probado en el presente proceso.

Los componentes de la responsabilidad extracontractual en el presente litigio: daño, imputación y nexo causal, deberán ser probados por la parte demandante y no solo limitarse a aseverarlos o a suponerlos.



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

Hecho décimo séptimo: Más que un hecho resulta una apreciación subjetiva la imputación de responsabilidad del accidente sufrido por el señor **Alejandro Valencia Vázquez** el 07 de julio de 2020 atribuida por la parte demandante a las entidades demandadas en el presente asunto, por ello, la ANI no se pronuncia al respecto y se atiene a lo que resulte probado en el presente proceso.

Los componentes de la responsabilidad extracontractual en el presente litigio: daño, imputación y nexos causal, deberán ser probados por la parte demandante y no solo limitarse a aseverarlos o a suponerlos.

Hecho décimo octavo: A la ANI no le consta si los demandantes han sufrido o no perjuicios ni de qué tipo por la muerte del señor **Alejandro Valencia Vázquez**, esos hechos deberán ser objeto de prueba dentro del presente proceso.

A la ANI no le consta lo antes mencionado, pues ello forma parte de la intimidad personal de los demandantes.

Hecho décimo noveno: A la ANI no le consta si los demandantes han sufrido o no perjuicios por lucro cesante futuro por la muerte del señor **Alejandro Valencia Vázquez**, esos hechos deberán ser objeto de prueba dentro del presente proceso.

A la ANI no le consta lo antes mencionado, pues ello forma parte de la intimidad personal de los demandantes.

Hecho vigésimo (el cual equívocamente se menciona en la demanda como duodécimo): Es cierto, según la copia del poder adjunto a la demanda.

V. RAZONES DE LA DEFENSA

Previo a cualquier análisis, es preciso que el Despacho conozca algunos antecedentes de utilidad para resolver la litis puesta a su consideración.

1. Respecto de la Agencia Nacional de Infraestructura, antes INCO

Según reza el Decreto 4165 de 2011, por medio del cual el Gobierno Nacional cambió la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones (INCO) y fijó otras disposiciones, la Agencia Nacional de Infraestructura es una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte y su objeto y funciones generales fueron definidas en los siguientes términos por el mencionado decreto:

“ARTÍCULO 3o. OBJETO. Como consecuencia del cambio de naturaleza, la Agencia Nacional de Infraestructura, tendrá por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada (APP), para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno



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

Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo, dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación.

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

1. Identificar, evaluar la viabilidad y proponer iniciativas de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el desarrollo de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos o relacionados.

2. Planear y elaborar la estructuración, contratación y ejecución de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública y de los servicios conexos o relacionados, que hayan sido previamente identificados por el Ministerio de Transporte o asignados por el Gobierno Nacional.

3. Crear y administrar un banco de proyectos de infraestructura de transporte que sean susceptibles de desarrollarse mediante concesión u otras formas de Asociación Público-Privada.

4. Definir metodologías y procedimientos en las etapas de planeación, preadjudicación, adjudicación, postadjudicación y evaluación de proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a su cargo.

5. Elaborar los estudios para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización y otras modalidades de retribución por el diseño, construcción, operación, explotación, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura relacionada con los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a su cargo.

6. Elaborar los estudios y adelantar las acciones necesarias para recopilar la información de carácter predial, ambiental y social requerida para una efectiva estructuración y gestión de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a su cargo.

7. Identificar y proponer, como resultado del análisis de viabilidad técnica, económica, financiera y legal, las modificaciones requeridas a los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a su cargo, con la finalidad de asegurar condiciones apropiadas para el desarrollo de los mismos (...)

8. Realizar directa o indirectamente la estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a su cargo, con base en los lineamientos y políticas fijadas por las entidades encargadas de la planeación del sector transporte y por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, (Conpes).

9. Coordinar y gestionar, directa o indirectamente, la obtención de licencias y permisos, la negociación y la adquisición de predios y la realización de las



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

acciones requeridas en el desarrollo de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a su cargo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Como se observa, las funciones de la Agencia Nacional de Infraestructura se limitan a la administración de los contratos de concesión mediante los cuales el concesionario obtiene una remuneración por la materialización de unos proyectos de infraestructura, siendo este último el ejecutor directo de tales proyectos.

Las labores que desarrolla la Agencia Nacional de Infraestructura frente a cada corredor vial concesionado son las funciones que específicamente tiene asignadas normativamente en el decreto 4165 de 2011 y demás normas vigentes y concordantes, en virtud del principio de legalidad, así como de conformidad con lo establecido en el correspondiente contrato de concesión, que constituye ley para las partes, y que genera obligaciones exclusivas a cargo del particular.

Con relación al principio de legalidad, el cual debe guiar el actuar de las autoridades estatales como lo es la ANI, cabe acotar que la Constitución Política consagra lo siguiente en sus artículos 6 y 121:

“ARTICULO 6o. Los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes. Los servidores públicos lo son por la misma causa y por omisión o extralimitación en el ejercicio de sus funciones.”. (subrayado por fuera del original)

“ARTICULO 121. Ninguna autoridad del Estado podrá ejercer funciones distintas de las que le atribuyen la Constitución y la ley.”

Es decir, que según la norma jurídica suprema de nuestro ordenamiento las autoridades públicas (como lo es la ANI) deben ceñirse a cumplir la funciones que le asigna estrictamente el ordenamiento jurídico y no otras distintas, por lo cual, la ANI se limita (en aplicación al principio de legalidad) a desarrollar su objeto y las funciones generales que le asigna el Decreto 4165 de 2011 (norma que la crea) en concordancia con las demás normas jurídicas que expresamente le asignen otras funciones.

2. Respeto del Contrato Estatal de Concesión

En términos económicos, una concesión es el otorgamiento temporal del derecho de explotación a su propia cuenta y riesgo de unos bienes y servicios públicos por parte del Estado a un particular o privado, con el fin de ejecutar una obra o prestar un servicio con cargo a su patrimonio.

De acuerdo con el numeral 4º del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, los contratos de concesión, son:



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

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

Esta particularidad tiene connotaciones trascendentales en lo referente a la responsabilidad que puede generarse en desarrollo de este contrato público y en las obligaciones que se generan con su suscripción, ya que la distribución del riesgo, es muy diferente al común de los contratos, especialmente a los contratos de obra, pues en virtud de la naturaleza de las concesiones, el concesionario tiene plena autonomía en su ejecución y operación, por lo que en el presente caso se debe evaluar en debida forma el contrato de concesión y la asunción de riesgos y responsabilidades que atañen a este contrato estatal; además, es importante resaltar que no puede ser evaluado como los demás contratos para tratar de asignar indiscriminadamente la responsabilidad a la administración pública.

Así mismo, la Ley 105 de 1993 *“por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”* regula específicamente el contrato de concesión de obra de infraestructura de transporte. En efecto, el artículo 30 de la mencionada ley dispone:

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

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

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

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



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

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

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

PARÁGRAFO 3o. Bajo el esquema de Concesión, los ingresos que produzca la obra dada en concesión, serán asignados en su totalidad al concesionario privado, hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retomo al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el período de concesión.”

De lo expuesto se concluye que el contrato de concesión tiene ciertas particularidades trascendentales en lo referente a la responsabilidad que puede generarse en desarrollo de este contrato público y en las obligaciones que se generan con su suscripción, ya que la distribución del riesgo es muy diferente al común de los contratos, especialmente a los contratos de obra, pues en virtud de la naturaleza de las concesiones, el concesionario tiene plena autonomía en su ejecución y operación.

Adicionalmente a lo expuesto, en virtud de la Ley 1508 de 2012, en la actualidad encontramos los **CONTRATOS de ASOCIACIÓN PÚBLICO – PRIVADA (APP)** definidos como *“todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales decidan hacer uso de los instrumentos establecidos en la presente ley, mediante los cuales encargan a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura”*.

Con la expedición de la Ley 1508 de 2012, se incorporan cambios importantes para el desarrollo de la infraestructura, toda vez que las retribuciones con recursos del Estado se condicionan a la disponibilidad, al nivel de servicio y a los estándares de calidad fijados en el contrato. En este sentido, el socio privado deberá financiar la construcción de la infraestructura, hasta tanto se culmine cada una de las unidades funcionales en las que se divide el proyecto. Lo anterior, busca alinear incentivos para que el privado construya rápidamente y en esta medida tenga el derecho de percibir su retribución.²

Asimismo, es importante precisar que los proyectos de Cuarta Generación de concesiones viales en Colombia están divididos por “Unidades Funcionales” las cuales se refieren a cada una de las divisiones del proyecto y corresponden –cada una– a un conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones indispensables para la prestación de servicios con independencia funcional permitiendo funcionar y

² Conpes 3760 de 2013



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

operar de forma individual cumplimiento con lo establecido en el apéndice técnico del contrato.³

En otras palabras, son las divisiones que se hacen del proyecto y que para definir las se tienen en cuenta diversos factores como la ubicación geográfica, la longitud de la vía, el tipo de intervenciones que se deben realizar -construcción, mantenimiento o rehabilitación- y el alcance que cada unidad funcional tendrá en relación con el impacto a la población que colinda con el proyecto.

Lo anterior, a la luz de la ponderación que debiera hacer el Honorable Despacho al momento de proferir fallo en la presente demanda.

3. Respeto del contrato de concesión 016 de 2015.

El 14 de octubre de 2015, la Agencia Nacional de Infraestructura (como concedente) y la Concesión Ruta al Mar SAS (como concesionario) suscribieron el contrato de concesión 016 de 2015, cuyo objeto fue: *“El presente Contrato de concesión bajo un esquema de asociación público privada de Iniciativa Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para la Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Operación y, Mantenimiento Del Sistema Vial Para La Conexión de los departamentos Antioquia – Bolívar, de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del Proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1.”*

Por la naturaleza legal del contrato de concesión es claro que se encuentra en cabeza del concesionario, entre otras obligaciones, la de mantenimiento y señalización, aspectos sobre los cuales la entidad estatal concedente no tiene incidencia alguna, en atención a que el concesionario es plenamente autónomo en la ejecución de dichas actividades y en el cumplimiento mismo del contrato.

Con relación a la señalización y a la seguridad vial en las vías que forman parte del proyecto conexión Antioquia – Bolívar se pactó lo siguiente en el apéndice técnico 2 “CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO”, el cual forma parte del contrato de concesión 016 de 2015:

3.1.5 Seguridad Vial

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

[...]

³ Ver definición de “Unidad Funcional” en el acápite de definiciones de la parte general del Contrato de Concesión 007 de 2014 que se adjunta como prueba



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

El Concesionario será responsable de procurar por la mejora en las condiciones de seguridad vial, sin perjuicio de su obligación de cumplir con los Indicadores que para la seguridad vial se definen en el Apéndice 4.

Serán Indicadores aplicables a la seguridad vial:

Tabla 7 - Indicadores Aplicables a la Seguridad Vial

IDENTIFICADOR	INDICADOR
Índice de Mortalidad	O1

El Concesionario deberá realizar las actividades de Operación necesarias para cumplir con lo estipulado en esta Sección y la normativa vigente.

Será obligación del Concesionario realizar las acciones necesarias para reducir los índices de accidentalidad de la(s) vía(s) y gestionar el riesgo evidenciando aquellos peligros que podrían convertirse en generadores de accidentes al activarse algún detonante dentro de la infraestructura o por el comportamiento de los usuarios, para lo cual incorporará un análisis de seguridad vial al momento de desarrollar sus Estudios de Detalle, de tal manera que los Estudios de Detalle incorporen mejoras en la vía orientadas al incremento de la seguridad vial. La ejecución de estas mejoras será parte de las Intervenciones, y por lo tanto, será ejecutada a entero costo y riesgo del Concesionario.

En todo caso, el Concesionario propenderá permanentemente por mejorar la seguridad vial, para lo cual dará cumplimiento a las obligaciones contenidas en el Contrato y en las Especificaciones Técnicas.

[...]

El Concesionario deberá asegurar, durante toda la vigencia del Contrato y en todo momento, con los Índices de Estándares de Calidad del Apéndice Técnico 4, tanto de la señalización horizontal como de la señalización vertical, cumpliendo con las normas vigentes, incluyendo sin limitación al Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte última versión según se modifique o adicione de tiempo en tiempo y con otras normas referidas a materiales utilizados, reflectividad y limpieza.

Será obligación del Concesionario incluir en su Manual de Operación, a su cuenta y riesgo, un "Programa de Señalización y Manejo de Tránsito" para evitar -o minimizar, en lo posible- las afectaciones que puedan causarse durante la ejecución de las Obras de Mantenimiento Ordinario, Extraordinario o de Emergencia, sobre el tránsito de la(s) vía(s) o sobre otras vías públicas que deba utilizar para acceder a la(s) vía(s) objeto de las obras. Del mismo modo, el Concesionario debe presentar a la Interventoría un estudio de señalización temporal como parte de los estudios que entregue cada vez que realice Obras de Mantenimiento Ordinario, Extraordinario o de Emergencia que supongan nuevos elementos en la(s) vía(s).

Así mismo, el objeto, naturaleza jurídica y funciones de la ANI, antes INCO, no tienen el alcance para que desarrolle por sí misma o bajo su responsabilidad dichas actividades y, además, debido al alcance del contrato de concesión es improcedente pretender atribuirle responsabilidad a la ANI, pues ésta a través de la concesión, le entregó transitoriamente al concesionario la posesión de la infraestructura concesionada para que este desarrolle por su propia cuenta y riesgo el contrato.

Adicional a lo anterior, es preciso resaltar que en las obligaciones señaladas en el mencionado contrato de concesión, se establece que el concesionario es el responsable de las acciones tendientes al cabal cumplimiento del contrato, todo lo cual realiza en su propio y exclusivo nombre y por su propia cuenta y riesgo, sin que la entidad contratante adquiera responsabilidad alguna por dichos actos, por daños o perjuicios que causen los mismos, pues la ANI, se insiste, **no es la ejecutora**



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

material de dicho proyecto vial, ni el concesionario desarrolla tales actividades en nombre de esta entidad.

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

En esta medida, los presuntos daños que se puedan generar en desarrollo de la ejecución del contrato de concesión están asignados contractualmente al contratista concesionario, pues se prevé que el desarrollo del proyecto vial responde a la actividad exclusiva material del particular contratista. La entidad pública concedente no participa activamente en la construcción ni en la operación del proyecto, por lo que materialmente no realiza las labores de obra, ni mantenimiento, drenaje o señalización de la vía.

Así las cosas, el Despacho no puede perder de vista el pacto expreso contractual que constituye ley para las partes, que asigna la responsabilidad obligacional al concesionario y que en forma alguna puede ser obviado por la autoridad judicial, cuando contractualmente se pactó y se asumió una responsabilidad exclusiva.

VI. EXCEPCIONES

Frente a las pretensiones de la parte demandante en el presente proceso judicial presento las siguientes excepciones:

Falta de legitimación en la causa por pasiva de la ANI.

La legitimación es considerada como la potestad que tiene un sujeto jurídico para afirmar e invocar ser titular de un derecho subjetivo material e imputar la obligación a otro.

Bajo el entendimiento de este presupuesto, la doctrina nacional y la jurisprudencia han establecido que la legitimación en la causa se estructura bajo dos contenidos: a) la legitimación de hecho, entendida como la imputación básica que el demandante hace de considerarse en derecho al reconocimiento de las pretensiones demandadas y la imputación de obligación al sujeto demandado; y b) la legitimación material, que consiste en la demostración fáctica de que el demandante cuenta con interés concreto de solicitar las pretensiones y que en efecto el sujeto demandado tiene la virtualidad de comprometerse a responder por lo pedido.

Sobre la figura de la legitimación en la causa, el Consejo de Estado en sentencia del 31 de octubre de 2007, expediente 13.503, concluyó:

“2.3.1. La legitimación en la causa en la jurisprudencia del Consejo de Estado.

“Sea lo primero advertir, en relación con la naturaleza jurídica de la noción de legitimación en la causa, que ésta, en los procesos ordinarios y según lo ha señalado la Sala, no es constitutiva de excepción de fondo sino que se trata



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

de un presupuesto necesario para proferir sentencia de mérito favorable ora a las pretensiones del demandante, bien a las excepciones propuestas por el demandado.

“Adicionalmente, se ha diferenciado entre la legitimación de hecho y la legitimación material en la causa⁴. La primera se refiere a la relación procesal que se establece entre el demandante y el demandado por intermedio de la pretensión procesal, es decir, se trata de una relación jurídica nacida de la atribución de una conducta en la demanda y de la notificación del libelo inicial al demandado, de manera que quien cita a otro y le endilga la conducta, actuación u omisión que dan lugar a que se incoe la acción, está legitimado de hecho por activa y aquél a quien se cita y se le atribuye la referida acción u omisión, resulta legitimado de hecho y por pasiva, después de la notificación del auto admisorio de la demanda.

“Por su parte, la legitimación material en la causa alude a la participación real de las personas en el hecho que origina la presentación de la demanda, independientemente de que dichas personas no hayan demandado o que hayan sido demandadas. De ahí que la falta de legitimación material en la causa, por activa o por pasiva, no enerve la pretensión procesal en su contenido, como sí lo hace una excepción de fondo, pues, como lo ha precisado la Sala,

(...)

“Lo anterior lleva a concluir que en un sujeto procesal que se encuentra legitimado de hecho en la causa, no necesariamente concurrirá, al mismo tiempo, legitimación material, pues ésta solamente es predicable de quienes participaron realmente en los hechos que han dado lugar a la instauración de la demanda. En consecuencia, el análisis sobre la legitimación material en la causa se contrae a dilucidar si existe, o no, relación real de la parte demandada o de la demandante con la pretensión que esta formula o la defensa que aquella realiza, pues la existencia de tal relación constituye condición anterior y necesaria para dictar sentencia de mérito favorable a una o a otra⁵...”

⁴ Ver, por ejemplo, Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera sentencia de 15 de junio de 2000; Consejera Ponente: María Elena Giraldo Gómez; expediente No. 10.171; Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del veintiocho (28) de abril de dos mil cinco (2005), Consejero ponente: Germán Rodríguez Villamizar, Radicación número: 66001-23-31-000-1996-03266-01(14178).

⁵ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia de diecisiete (17) de junio de dos mil cuatro (2004); consejera ponente: María Elena Giraldo Gómez; Radicación número: 76001-23-31-000-1993-0090-01(14452). En similar sentido y complementando lo dicho en el texto, se ha afirmado lo siguiente: “La legitimación material en la causa, activa y pasiva, es una condición anterior y necesaria entre otras, para dictar sentencia de mérito favorable al demandante o al demandado. Nótese que el estar legitimado en la causa materialmente por activa o por pasiva, por sí solo, no otorga el derecho a ganar; si la falta recae en el demandante el demandado tiene derecho a ser absuelto pero no porque él haya probado un hecho nuevo que enerve el contenido material de las pretensiones sino porque quien lo atacó no es la persona que frente a la ley tiene el interés sustantivo para hacerlo -no el procesal-; si la falta de legitimación en la causa es del demandado, de una parte al demandante se le negarán las pretensiones no porque los hechos en que se sustenten no le den el derecho sino porque a quien se las atribuyó no es el sujeto que debe responder; por eso, de otra parte, el demandado debe ser absuelto, situación que se logra con la denegación de las súplicas del demandante”. Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del veintidós (22) de noviembre de dos mil uno (2001);



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

La legitimación en la causa por activa, entendida como de hecho y material como presupuesto para solicitar el amparo de un derecho sustancial, debe ser probada claramente por la parte que solicita la protección y decisión judicial, es decir, que la carga probatoria de quien acciona inicia en la demostración del derecho que le asiste para poder accionar y en la determinación clara del sujeto jurídico que deberá responder por sus solicitudes indemnizatorias.

Como ya se demostró en líneas anteriores, dentro de las funciones generales y objeto de la Agencia Nacional de Infraestructura conforme lo establecido en el Decreto 4165 de 2011, no se encuentra de manera expresa e inequívoca la señalización de las vías ni las labores de seguridad vial en las mismas, pues lo cierto es que la ANI se encarga de la administración de los contratos de concesión mediante los cuales el concesionario obtiene una remuneración por la materialización de unos proyectos de infraestructura, siendo este último el ejecutor directo de tales proyectos, además quien los construye, mantiene, señala y realiza las acciones encaminadas a garantizar la seguridad vial ya disminuir los índices de accidentalidad.

Además, según la parte demandante una de las presuntas causas del accidente de tránsito del señor **Alejandro Valencia Vázquez** el 07 de julio de 2020 habría sido la falta de iluminación del lugar del accidente.

El artículo 2.2.3.6.1.2. del decreto 1073 de 2015 “*por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Minas y Energía*”⁶ consagra que los municipios o distritos son los responsables de la prestación del servicio de alumbrado público, por lo tanto, la ANI no tiene porque responder por la presunta falta de iluminación del lugar de ocurrencia del susodicho accidente de tránsito.

En este orden de ideas, se reitera que la ANI no es el sujeto pasivo de dichas pretensiones de los demandantes, toda vez que no cuenta dentro de sus competencias y funciones legales el mantenimiento, ni la rehabilitación ni la señalización de vías.

De todo lo anterior, se infiere claramente que no existe ninguna relación de tipo legal, reglamentaria y/o contractual frente a lo planteado por la parte demandante en sus hechos en relación con la ANI, vale reiterar, respecto de la imputación general, por lo que se configura la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva respecto a la ANI y la cual solicito al Despacho declarar.

Falta de acreditación de la supuesta falla del servicio imputable a la ANI.

consejera ponente: María Elena Giraldo Gómez; Expediente 13.356. Puede verse, en la misma dirección, Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia de veintisiete (27) de abril de dos mil seis (2006); consejero ponente: Ramiro Saavedra Becerra; Radicación número: 66001-23-31-000-1996-03263-01(15352).

⁶ “Artículo 2.2.3.6.1.2. Prestación del servicio. Los municipios o distritos son los responsables de la prestación del servicio de alumbrado público, el cual podrán prestar de manera directa, o a través de empresas de servicios públicos domiciliarios u otros prestadores del servicio de alumbrado público que demuestren idoneidad en la prestación del mismo, con el fin de lograr un gasto financiero y energético responsable.

[...]



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

La Constitución Política consagra la cláusula general de responsabilidad del Estado en los siguientes términos:

“Artículo 90. El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas”.

En desarrollo de este precepto constitucional, la jurisprudencia ha sido consistente en requerir la prueba de los dos elementos de la responsabilidad al Estado: el daño y la imputación. En efecto, en sentencia del 9 de mayo de 2011 en el expediente 19.829, la Sección Tercera del Consejo de Estado, afirmó:

“Así las cosas, para la Sala el mínimo esfuerzo que corría a cargo de la parte actora consistía en establecer el vínculo fáctico o material entre la participación de la entidad demandada y el daño antijurídico, es decir, se aprecia una falta de diligencia y acuciosidad probatoria, como quiera que el artículo 177 del C.P.C. impone al demandante la acreditación de los supuestos de hecho en que fundamenta sus pretensiones, circunstancia que en el caso concreto no acaeció, ya que existe absoluta incertidumbre sobre el devenir de los acontecimientos (...) En consecuencia, dadas las falencias probatorias que circundan la controversia la Sala queda relevada de analizar el título jurídico aplicable en este tipo de situaciones, ya que la más elemental exigencia era establecer el vínculo existente entre el daño antijurídico y el comportamiento de la entidad demandada, lo que no ocurrió en el sub lite.”

Siguiendo el soporte fáctico de la demanda y las imputaciones concretas dirigidas contra los demandados, conviene analizar la presente acción bajo el título de imputación general de la falla del servicio.

La falla del servicio como título jurídico de imputación general de responsabilidad, es entendida como el incumplimiento de un deber jurídico a cargo del Estado. La teoría la define como la conducta positiva o negativa consistente en la falta de prestación o prestación ineficiente, irregular o tardía de un servicio público materializada en situaciones fácticas que suponen a la vez la afectación negativa de un interés jurídico protegido.

La responsabilidad estatal se sujeta en concreto a la demostración del daño y la imputación de éste al Estado a través de un título de imputación como puede ser el de falla en el servicio. Sin embargo, es obligatorio acreditar que el servicio funcionó mal, no funcionó o fue inoportuno y que por una de estas circunstancias se produjo el daño, de ahí que no pueda alegarse cualquier falta u omisión, sino aquella que haya sido determinante para la producción del daño.

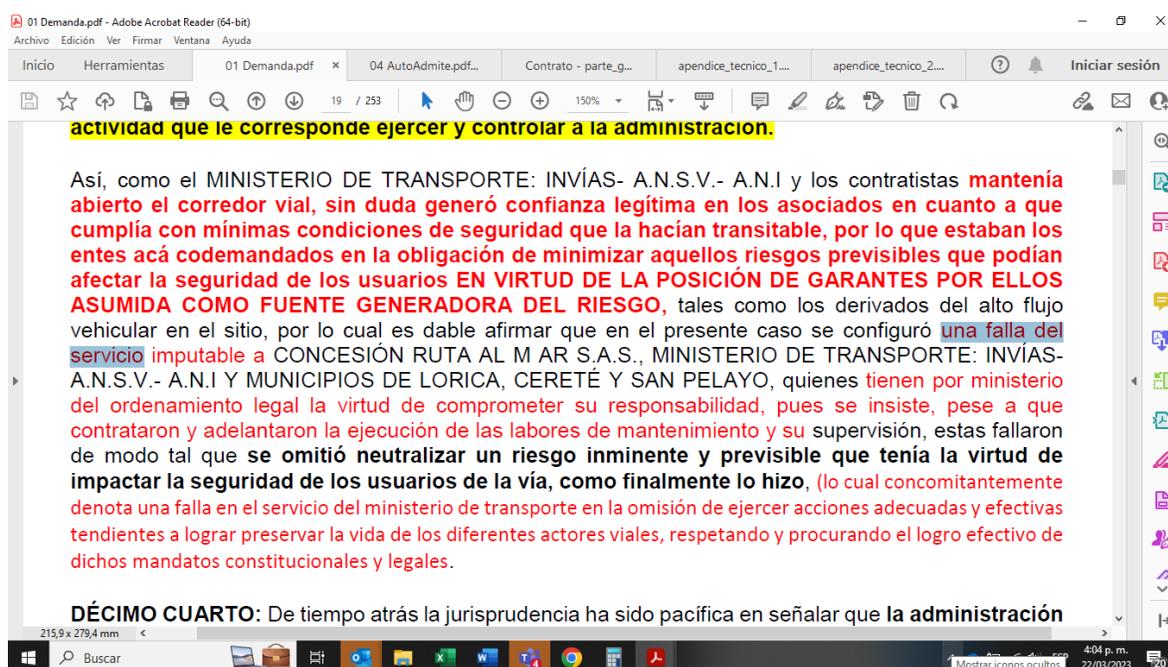
En esta medida, corresponde a la parte actora determinar y probar la falla administrativa alegada, comprobando una omisión o un actuar negligente de la Administración Pública. Así lo ha indicado el Consejo de Estado en providencia del 28 de abril de 2005, expediente 15445 que concluyó:

“El tema de la prueba de la conducta bajo el título jurídico de falla del servicio se enfoca en la acreditación de la existencia de un deber para la Administración en las circunstancias concretas debatidas y en la desatención

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

de ese deber, con motivo de una conducta de acción o de omisión del demandado”.

Cabe resaltar que la parte demandante en su demanda aduce una supuesta falla del servicio en el caso del accidente del 07 de julio de 2020 en que se vio involucrado el señor **Alejandro Valencia Vázquez**:



La causa de dicha presunta falla del servicio la atribuye la parte demandante a las presuntas falta de señalización, falta de barrera o baranda reflectiva y falta de iluminación en el lugar de acaecimiento del mencionado accidente para la fecha de ocurrencia del mismo.

Sin embargo, no puede haber una falla del servicio de la ANI en el presente asunto porque esta no tiene dentro de sus funciones la señalización de las vías ni la iluminación de las mismas ni la realización de labores de seguridad vial, además, la ANI no es la ejecutora directa y material del proyecto objeto del contrato de concesión N° 016 de 2015 dentro de cuyo trazado se encuentra al parecer el sector vial donde se accidentó el señor **Alejandro Valencia Vázquez** y dentro de las obligaciones pactadas en tal contrato las de señalización y seguridad vial del proyecto corresponden a la Concesión Ruta al Mar SAS (concesionario) y no a la ANI.

Por lo tanto, no se puede endilgar falla de servicio alguna a la ANI por el presunto incumplimiento en las labores de señalización y seguridad vial de una vía cuando la ANI legal ni contractualmente tiene a su cargo la realización de tales labores, como ya se explicó.

Es importante reiterar que no se puede endilgar al Estado una responsabilidad por una actuación que no le es imputable, máxime si no existe prueba alguna que acredite que ha actuado por fuera del ordenamiento legal o contractual.



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

Excepción Genérica.

Solicito al respetable Despacho declarar de oficio la prosperidad de cualquier otra excepción que resulte probada durante el transcurso del presente proceso judicial (de conformidad con el artículo 282 de la Ley 1564 de 2012 a la cual se acude en virtud de la integración normativa consagrada en el artículo 306 de la Ley 1437 de 2011).

Inexistencia de solidaridad frente a las conductas de los particulares.

Debe advertirse en este punto que la Ley 1437 de 2011 en su artículo 140 que define el medio de control de reparación directa, presenta una regulación particular frente a la responsabilidad Estatal, cuando concurre un sujeto particular o privado. En efecto, en el inciso final de la normatividad invocada se indica expresamente lo siguiente:

“En todos los casos en los que en la causación del daño estén involucrados particulares y entidades públicas, en la sentencia se determinará la proporción por la cual debe responder cada una de ellas, teniendo en cuenta la influencia causal del hecho o la omisión en la ocurrencia del daño”.

Conforme la normatividad anterior, en los eventos en los que el daño es causado por un particular y concurre también una entidad estatal, es indispensable que el juez administrativo diferencie la proporción de condena, con base en la incidencia o causación del daño dependiendo de la actividad u omisión del particular–concesión y de la administración, sin que pueda pensarse que el Estado deba asumir solidariamente la responsabilidad del particular.

Por lo tanto, es del caso señalar que la Agencia Nacional de Infraestructura no puede responder por las pretensiones de la parte demandante, que, en el hipotético caso de prosperar y siempre y cuando se logre demostrar que el mencionado accidente de tránsito del 07 de julio de 2020 ocurrió en una de las vías objeto del contrato de concesión N° 016 de 2015, solo incumbirían al eventual actuar del concesionario Concesión Ruta al Mar SAS en desarrollo de sus obligaciones contractuales de señalización y seguridad vial.

VII. RESPECTO A LAS PRUEBAS DE LA DEMANDA

Con relación a las pruebas aportadas con la demanda, manifiesto y solicito al despacho judicial lo siguiente:

1. Con relación a las fotografías adjuntas la demanda y al parecer con las cuales se pretende demostrar el estado del lugar del accidente del señor **Alejandro Valencia Vázquez** el 07 de julio de 2020: con sólo las mismas es imposible determinar dónde y cuándo fueron tomadas, pues en tales fotografías no se aprecia registro de la fecha y hora de su toma, por lo cual, pudieron ser tomadas tales fotos en cualquier lugar y en cualquier momento.



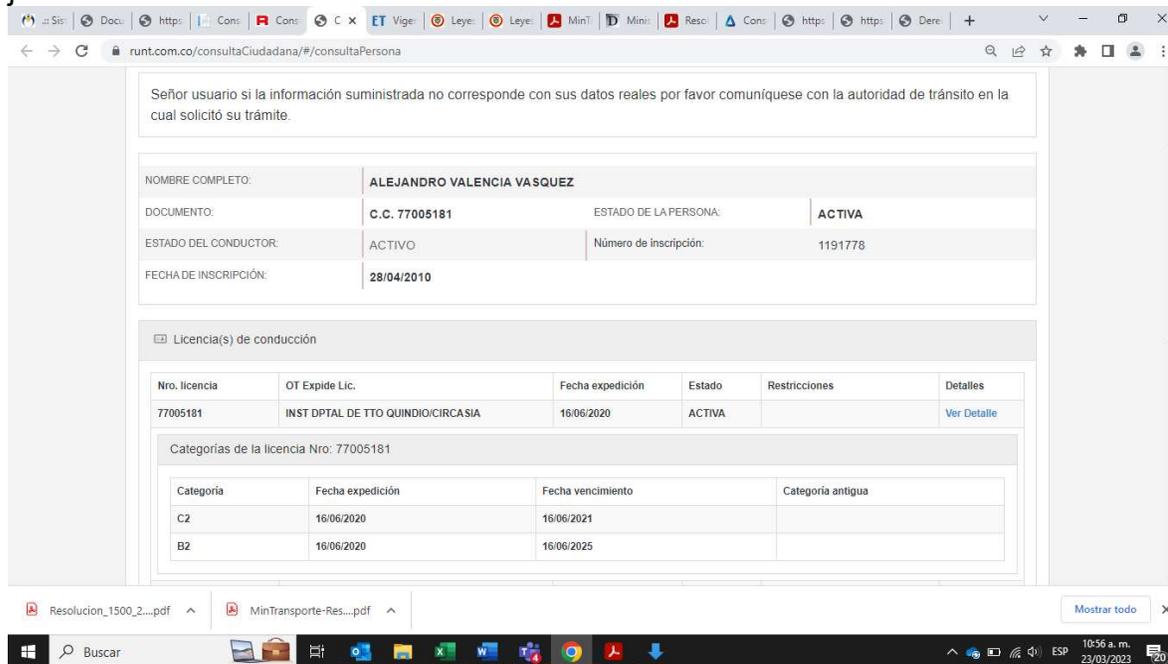
Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

Dichas fotografías *per se* no demuestran indefectiblemente que corresponden al retrato o registro del momento y lugar de ocurrencia del accidente del señor **Alejandro Valencia Vázquez** el 07 de julio de 2020.

2. Con relación a las declaraciones extraprocerales aportadas con la demanda (**Martha Elena Cárdenas Castañeda, Silvia Ochoa Porras, Diana Milena Valencia Valencia, Diego Alejandro Valencia Valencia y Nataly Valencia Valencia**), solicito se realice la ratificación de tales declaraciones extraprocerales con base en el artículo 222 de la Ley 1564 de 2012, pues la ANI no intervino al momento de ser rendidas tales declaraciones y se le deba garantizar a la ANI el derecho de defensa y contradicción (artículo 29 de la Constitución Política), acotando que respecto a **Diana Milena Valencia Valencia, Diego Alejandro Valencia Valencia y Nataly Valencia Valencia** por ser demandantes dentro del presente proceso su ratificación se deberá hacer mediante interrogatorio de parte (artículo 198 de la Ley 1564 de 2012).
3. Con relación a las declaraciones extraprocerales aportadas con la demanda de **Orfady del Rosario Valencia Cárdenas**, dado que en la demanda se menciona que ella ya se murió y, por ende, no pueden ser objeto de ratificación (la cual hubiera yo solicitado con base en el artículo 222 de la Ley 1564 de 2012 de estar ella viva aún), solicito que no se les reconozca valor probatorio alguno a tales declaraciones extraprocerales, pues la ANI no intervino al momento de ser rendidas tales declaraciones y, por ende, no se le pudo garantizar a la ANI el derecho de defensa y contradicción respecto a las mismas (artículo 29 de la Constitución Política).
4. Con relación al interrogatorio del representante legal de la ANI, me opongo y solicito al despacho judicial negar el decreto y práctica de tal prueba, pues la misma resulta inconducente en vista de que con tal interrogatorio se busca por la parte demandante provocar una eventual confesión y el artículo 217 de la Ley 1437 de 2011 consagra que no valdrá la confesión de los representantes de las entidades públicas (como lo es la ANI) cualquiera que sea el orden al que pertenezcan o el régimen jurídico al que estén sometidas.
5. Con relación al juramento estimatorio contenido en la reforma de la demanda, manifiesto que lo objeto (de conformidad con lo consagrado en el artículo 206 de la Ley 1564 de 2012 en concordancia con el artículo 211 de la Ley 1437 de 2011) con base en los siguientes argumentos:
 - Objeto el lucro cesante futuro tasado en la demanda a favor de la señora **Orfady del Rosario Valencia Cárdenas**, por las siguientes razones:
 - Se menciona en la demanda (numeral 6. Juramento estimatorio) que el señor **Alejandro Valencia Vázquez** al momento de su muerte contaba con 63 años y 59 días de edad y que él era el proveedor económico de su hogar, que supuestamente él tenía una expectativa de vida de 70.95 años y se supone o presume por la parte demandante que él habría trabajado hasta el último día de su expectativa de vida ganando al menos el salario mínimo legal mensual vigente.
 - Según copia de la cédula de ciudadanía N° 77005181 del señor **Alejandro Valencia Vázquez** (adjunta a la demanda) él nació el 08 de mayo de 1957 y según copia de su registro civil de defunción

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

- (copia adjunta a la demanda) él murió el 08 de julio de 2020, es decir que cuando él murió tenía 63 años y 2 meses de edad.
- El artículo 3° de la Ley 1251 de 2008 define así adulto mayor: “Adulto mayor. Es aquella persona que cuenta con sesenta (60) años de edad o más.”, y define así envejecimiento: “Envejecimiento. Conjunto de modificaciones que el paso del tiempo ocasiona de forma irreversible en los seres vivos.”.
 - Según copia de certificado del 26 de septiembre de 2020 (copia adjunta a la demanda) suscrito por **Jhon Carlos Giraldo** el señor **Alejandro Valencia Vázquez** transportaba banano una o dos veces por semana en el vehículo de placas SDN 458 (el cual era un camión y en el cual él sufrió accidente de tránsito el 07 de julio de 2020, según copia del informe policial de accidentes de tránsito adjunto a la demanda donde se menciona tal información).
 - Consultando con el número de cédula de ciudadanía N° 77005181 del señor **Alejandro Valencia Vázquez** en el módulo de consulta personas del RUNT⁷, sale como resultado que la licencia de conducción más reciente a nombre de él fue la número 77005181 expedida por INST DPTAL DE TTO QUINDIO/CIRCASIA el 16 de junio de 2020:



Señor usuario si la información suministrada no corresponde con sus datos reales por favor comuníquese con la autoridad de tránsito en la cual solicitó su trámite.

NOMBRE COMPLETO:	ALEJANDRO VALENCIA VASQUEZ		
DOCUMENTO:	C.C. 77005181	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	1191778
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	28/04/2010		

Licencia(s) de conducción

Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
77005181	INST DPTAL DE TTO QUINDIO/CIRCASIA	16/06/2020	ACTIVA		Ver Detalle

Categorías de la licencia Nro: 77005181

Categoría	Fecha expedición	Fecha vencimiento	Categoría antigua
C2	16/06/2020	16/06/2021	
B2	16/06/2020	16/06/2025	

- Tal licencia número 77005181 tenía habilitadas las categorías C2 (vencía el 16 de junio de 2021) y B2 (vencía el 16 de junio de 2025).
- El artículo 20 de la Ley 769 de 2002⁸ consagra que el Ministerio de Transporte definirá mediante resolución las categorías de licencias de conducción.
- Dicho ministerio a través de la resolución 1500 de 2005 (vigente para el 07 de julio de 2020, fecha del accidente del señor **Alejandro Valencia Vázquez**) reglamentó las categorías de las

⁷ <https://www.runt.com.co/consultaCiudadana/#/consultaPersona>

⁸ “ARTÍCULO 20. El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución las categorías de licencias de conducción y recategorizaciones, lo mismo que las restricciones especiales que deben tenerse en cuenta para la expedición de las licencias según cada categoría.”



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

- licencias de conducción y en su artículo 5⁹ definió así la categoría C2 (al cual tenía vigente el señor **Alejandro Valencia Vázquez** al momento de su muerte): “C2 Para la conducción de camiones rígidos, busetas y buses.”.
- El artículo 22 de la Ley 769 de 2002 consagra en su inciso segundo que las licencias de conducción para vehículos de servicio público tendrán una vigencia de tres (3) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad y de un (1) año para mayores de sesenta (60) años de edad.
 - Es un hecho notorio (por lo cual no requiere prueba según el artículo 167 de la Ley 1564 de 2012¹⁰, disposición a la cual se acide en virtud de la integración normativa del artículo 211 de la Ley 1437 de 2011¹¹) que las personas conforme envejecemos vamos perdiendo facultades y habilidades físicas y mentales.
 - De antaño, la jurisprudencia constitucional ha reconocido la conducción de vehículos automotores (dentro de los cuales obviamente están los camiones) como una actividad peligrosa, como bien lo pone de presente la Corte Constitucional en sus sentencias C-468 de 2011: “La actividad de conducir vehículos automotores ha sido calificada por la jurisprudencia constitucional[31] y por la doctrina extranjera[32] como una actividad peligrosa, que coloca per se a la comunidad “ante inminente peligro de recibir lesión”.[33]” y C-1090 de 2003: “Cabe recordar que tanto los conductores de servicio público de transporte de pasajeros como los demás conductores, bien sea de servicio particular u otra clase de servicio público, que sean sorprendidos fumando mientras conducen se encuentran en una situación fáctica idéntica, dado que en materia de seguridad vial las distinciones entre servicio público de transporte de pasajeros o los conductores de otra clase de servicio público y los conductores de servicio particular tienden a desdibujarse debido a que los factores de riesgo, y por ende la amenaza que se cierne sobre la sociedad, resultan ser equiparables. Por ello, la seguridad vial se constituye en un común denominador a toda clase de transporte. Téngase en cuenta, que de vieja data, la jurisprudencia nacional y la doctrina extranjera han considerado que la conducción de cualquier clase de vehículo automotor, público o

⁹ “Artículo 5. Categorías de las Licencias de Conducción de vehículos automotores de servicio público. Las Licencias de Conducción de los vehículos de servicio público tendrán las siguientes categorías, dentro de una nomenclatura única:

[...]

C2 Para la conducción de camiones rígidos, busetas y buses.

[...]

¹⁰ “Artículo 167. Carga de la prueba. Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen.

[...]

Los hechos notorios y las afirmaciones o negaciones indefinidas no requieren prueba.”

¹¹ “Artículo 211. Régimen probatorio. En los procesos que se adelanten ante la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, en lo que no esté expresamente regulado en este Código, se aplicarán en materia probatoria las normas del Código de Procedimiento Civil.”



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

particular, constituye de suyo una actividad peligrosa que coloca a la comunidad en su conjunto ante un inminente riesgo y que diversos estudios técnicos recientes demuestran el riesgo que genera el acto de fumar durante la conducción de cualquier clase vehículo automotor.”.

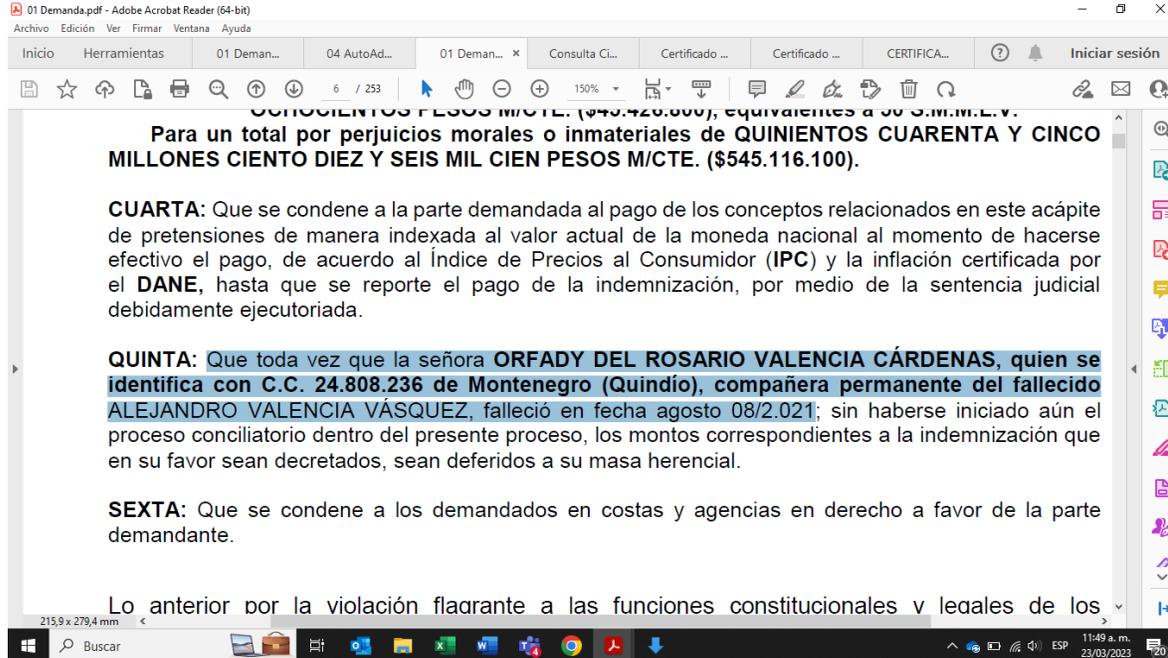
- Es por ello, por la disminución de facultades que conlleva la vejez y el carácter intrínseco de peligro que conlleva la conducción de automotores, que la licencia de conducción para vehículos de servicio público (como los camiones) tiene una vigencia de un año y, por ende, cada año el conductor mayor de 60 años debe renovar tal licencia de conducción.
- Es decir, nada garantizaba que al señor **Alejandro Valencia Vázquez** (quien tenía al momento de su muerte más de 60 años de edad y, por ende, era un adulto mayor) le fuera renovada anualmente y hasta su muerte la categoría C2 de su licencia de conducción número 77005181 una vez venciera, pues al solicitar cada renovación él obviamente estaría más viejo y nada garantizaba que aprobara el correspondiente examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz (consagrado en el artículo 22 de la Ley 769 de 2002¹²).
- En síntesis, constituía una eventualidad y no un hecho cierto el que el señor **Alejandro Valencia Vázquez** siguiera obteniendo año a año la renovación de la categoría C2 de su licencia de conducción, por lo cual, no hay certeza de que él (de no haber muerto el 08 de julio de 2020), por lo cual, no hay certeza de que él hubiera seguido conduciendo camión y obteniendo ingresos económicos por tal actividad hasta el último día de su expectativa de vida.
- El daño indemnizable en la jurisdicción contencioso administrativa debe ser cierto y no hipotético; en el presente caso el lucro cesante futuro pretendido por la parte demandante y a favor de la señora **Orfady del Rosario Valencia Cárdenas** es un flagrante caso de daño hipotético, por lo cual, no debe ser indemnizado en el evento hipotético de que se profiera condena alguna en el presente proceso judicial por la muerte de **Alejandro Valencia Vázquez**.
- Además, téngase en cuenta que la señora **Orfady del Rosario Valencia Cárdenas** falleció el 8 de agosto de 2021 (según se menciona en la demanda), por lo cual, ella no habría podido percibir ingresos económicos producidos por el señor **Alejandro Valencia Vázquez** hasta el último día de expectativa de vida de este en el evento de que este no se hubiera muerto el 08 de julio de 2020, acotando que es un hecho incierto que el señor **Alejandro Valencia Vázquez** hubiera trabajado y ganado ingresos económicos hasta el último día de su expectativa de vida y que tales hipotéticos ingresos económicos hubieran sido destinados en un ciento por ciento para la subsistencia de la señora **Orfady del Rosario Valencia Cárdenas**, pues ¿es que acaso él no se habría quedado con parte de su salario como hace la mayoría de las personas que trabajan?:

¹² “ARTÍCULO 22. VIGENCIA DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN. [...]”

. Las licencias de conducción se renovarán presentando un nuevo examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, [...]”

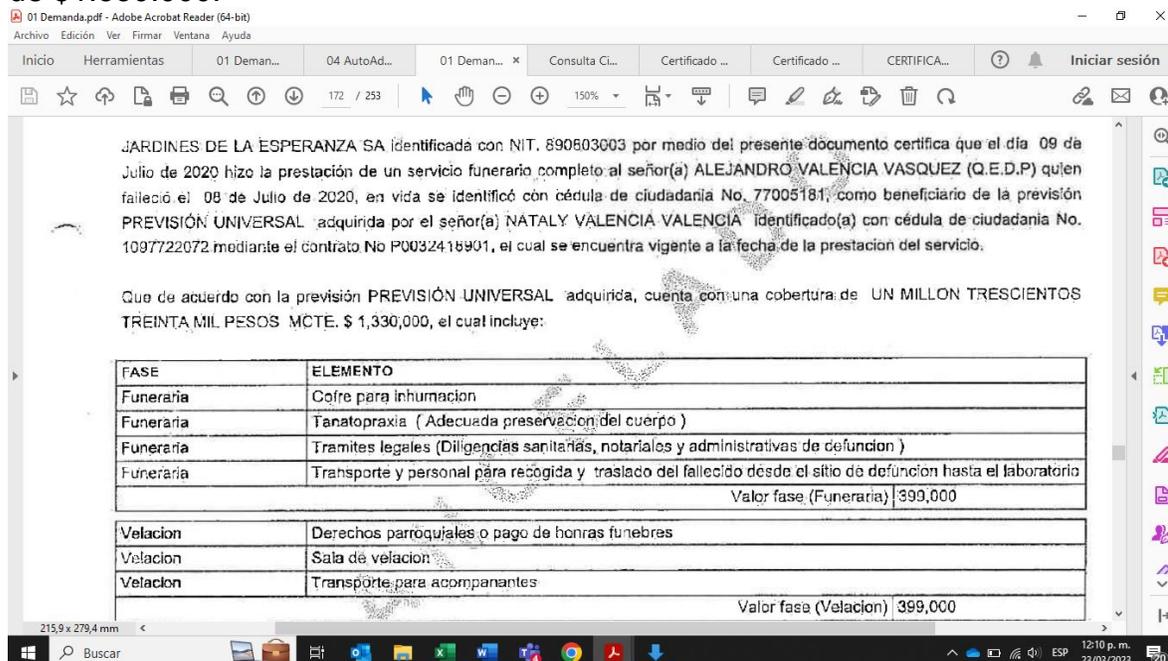


Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S



- Objeto el daño emergente tasado en la demanda a favor de la señora **Nataly Valencia Valencia**, por las siguientes razones:

- Se menciona en la demanda (numeral 6. Juramento estimatorio) que la señora **Nataly Valencia Valencia** pagó \$1.330.000 por concepto de gastos funerarios para las honras exequiales del señor **Alejandro Valencia Vázquez**.
- Según copia de certificación del 20 de septiembre de 2020 suscrita por **Oscar Javier Castaño Escobar** (copia adjunta a la demanda) el servicio funerario prestado al señor **Alejandro Valencia Vázquez** se hizo como beneficiario de la previsión universal adquirida por **Nataly Valencia Valencia** mediante un contrato el cual estaba vigente a la fecha de prestación del servicio y que la cobertura de la previsión universal adquirida tenía una cobertura de \$1.330.000:



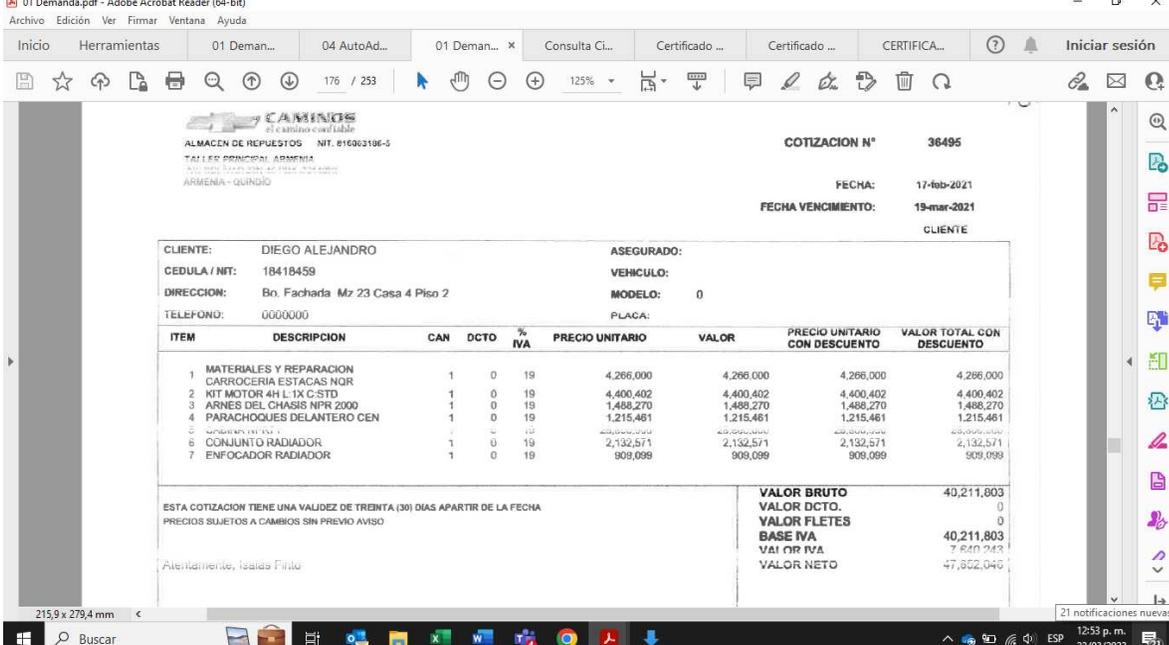


Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

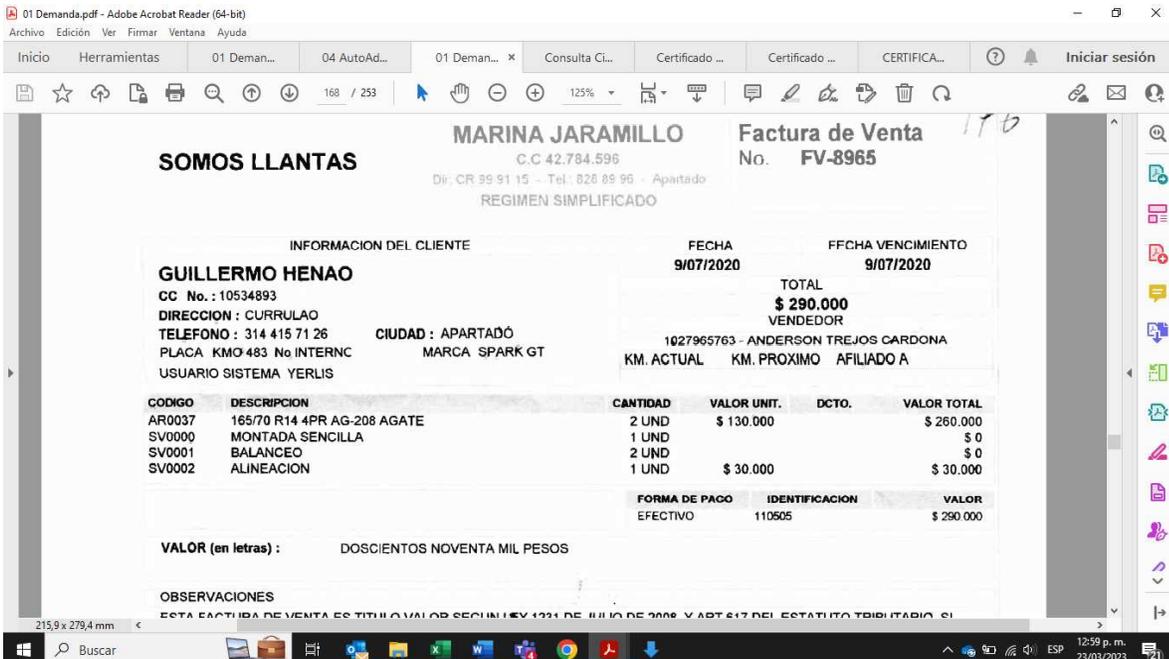
- Es decir, que el mencionado lucro cesante es inexistente y, por ende, no debe ser indemnizado, pues del contenido del mencionado documento se colige que la señora **Nataly Valencia Valencia** no pagó \$1.330.000 por concepto de gastos funerarios para las honras exequiales del señor **Alejandro Valencia Vázquez**, sino que los gastos exequiales de este fueron cubiertos como beneficiario de una especie de seguro o amparo exequial en virtud de un contrato celebrado la señora **Nataly Valencia Valencia** y que el valor de tal cobertura era la suma de \$1.330.000, la cual no se menciona expresa e inequívocamente en la mencionada copia de certificación del 20 de septiembre de 2020 suscrita por **Oscar Javier Castaño Escobar** que hubiere sido pagada por ella.
- Objeto el daño emergente tasado en la demanda a favor del señor **Diego Alejandro Valencia Valencia**, por las siguientes razones:
 - Se menciona en la demanda (numeral 6. Juramento estimatorio) que el señor **Diego Alejandro Valencia Valencia** pagó \$55.502.046 por concepto de gastos de transporte, alimentación, combustible, peajes, hospedaje para él y dos acompañantes entre julio 8 al 10 de 2.020 (fechas en que hubo de desplazarse a efectuar la reclamación del cadáver de su padre), transporte del vehículo de placas SDN-458 de Cereté (Córdoba) a la ciudad de Armenia (Quindío), pago de parqueadero y servicio de grúa del mismo vehículo en la ciudad de Cereté (Córdoba), parqueadero y reparación del citado vehículo en que se accidentó y murió su padre ALEJANDRO VALENCIA VÁSQUEZ.
 - Cada gasto incluido en dicha suma de \$55.502.046 debe estar debidamente soportado y probado por la parte demandante, pues resulta muy fácil mencionar en la demanda una cifra o suma de dinero cualquiera aduciendo como monto de un eventual perjuicio y esperar que se tenga por cierto por su sola mención.
 - Tal concepción contraría la naturaleza del daño indemnizable en la jurisdicción contencioso administrativa de que debe ser cierto y para ser cierto se tiene que probar, no solo suponer.
 - Las copias de hojas de cuaderno e historias clínicas (adjuntas a la demanda) en las cuales se percibe unas anotaciones con lapicero (de las cuales se desconoce quién las hizo ni cuándo las hizo) sobre presuntos gastos de viaje a Cereté a reclamar el cuerpo, no son conducentes para probar el daño emergente reclamado, pues tales anotaciones las pudo hacer cualquier persona, en cualquier parte y en cualquier momento y esas simples anotaciones no tienen la capacidad para demostrar que es cierto lo que en ellas se expresa.
 - La copia de la cotización N° 36495 del 17 de febrero de 2021 por valor neto de \$ 47.652.046 (adjunta a la demanda) es solo eso: una simple cotización, no una factura que demuestre un gasto o pago real, sino solo la proyección de lo que algo puede llegar a costar, lo cual permite colegir de dicho documento es que el vehículo de placas SDN 458 (el cual era un camión y en el cual él sufrió accidente de tránsito el 07 de julio de 2020, según copia del informe policial de accidentes de tránsito adjunto a la demanda donde se menciona tal información) no ha sido reparado y, por ende, el daño emergente pretendido por tal reparación es inexistente acotando que tal cotización no menciona en su contenido que verse sobre

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

dicho vehículo pues en ella no se expresa el número de placas del vehículo sobre el cual se realizó tal cotización.



- La copia de la factura de venta FV-8965 del 09 de julio de 2020 por valor de \$290.000 (adjunta a la demanda) no prueba por sí sola no demuestra que dicho gasto lo haya pagado el señor **Diego Alejandro Valencia Valencia** para ir a pagar el cadáver de su padre, pues del contenido de tal documento se colige que lo pudo pagar cualquier persona en cualquier circunstancia.



- En conclusión, el valor de \$55.502.046 pretendido por presunto daño emergente por el señor **Diego Alejandro Valencia Valencia** no se haya soportado debidamente ni cuenta con elementos de convicción que demuestren que él pagó tal suma de dinero por los conceptos mencionados en la demanda.



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

- Objeto el daño moral e inmaterial tasado en la demanda a favor de todos los demandantes, porque (de conformidad con lo consagrado en el artículo 206 de la Ley 1564 de 2012 en concordancia con el artículo 211 de la Ley 1437 de 2011) el juramento estimatorio no aplicará a la cuantificación de los daños extrapatrimoniales.

VIII. LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

En escritos separados se presentan llamamientos en garantía a:

- Compañía de seguros HDI Seguros S.A.
- Concesión Ruta al Mar SAS.

Cabe acotar que la realización de tales llamamientos en garantía no constituyen una aceptación de responsabilidad de la Agencia Nacional de Infraestructura respecto a los hechos contenidos en la demanda que dio inicio al presente proceso judicial.

IX. SOLICITUD

De acuerdo con la narración de los anteriores argumentos de defensa, comedidamente solicito al despacho judicial, que previo el trámite legal correspondiente al proceso referenciado, efectué las siguientes o similares declaraciones:

1. Declarar probada las excepciones propuestas en esta contestación.
2. Denegar las pretensiones de la demanda.
3. Condenar en costas a la parte demandante.

X. FUNDAMENTOS DE DERECHO

Invoco como fundamento de derecho la Constitución Política de Colombia, Ley 80 de 1993, Ley 1437 de 2011, Ley 1564 de 2012, Decreto 4165 de 2011, Ley 105 de 1993, Ley 1228 de 2008 y demás normas concordantes.

XI. PRUEBAS

Solicito al Despacho Judicial que sean decretadas, admitidas y tenidas como pruebas los siguientes documentos que se adjuntan a la presente contestación:

- Copias de contrato de concesión bajo el esquema de APP N° 016 del 14 de octubre de 2015 celebrado entre la ANI y la Concesión Ruta al Mar SAS: parte general, parte especial y apéndices técnicos 1, 2 y 4. Los demás documentos contractuales pueden ser consultados en el siguiente *link*:

<https://www.ani.gov.co/conexion-departamentos-antioquia-bolivar-app-ipv>

- Copia de la Resolución N°1500 del 27 de junio de 2005 del Ministerio de Transporte.
- Copia del contrato de interventoría N° 514 del 23 de noviembre de 2015 celebrado entre la ANI y el Consorcio CR Concesiones.



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

- Copia de resultado de consulta con el número de cédula de ciudadanía N° 77005181 del señor **Alejandro Valencia Vázquez** en el módulo de consulta personas del RUNT.
- Copias de informes de la Concesión Ruta al Mar SAS sobre el accidente del señor **Alejandro Valencia Vázquez**, sobre el servicio de ambulancia, sobre el servicio mecánico y sobre el servicio de grúa.

Solicito al Despacho Judicial que decrete y practique como prueba el oficiar a la Fiscalía 15 Seccional de Cereté (o al despacho de fiscalía correspondiente) para que remita al presente proceso judicial copia del informe pericial de necropsia practicado al cadáver del señor **Alejandro Valencia Vázquez** y de los resultados de las pruebas de alcoholemia y toxicología que al cadáver de él hubiere practicado medicina legal, documentos que deben reposar en el expediente del proceso penal (al parecer SPOA 231626001010202000368) tramitado para esclarecer su muerte. Tal prueba busca determinar cuál fue la causa real de la muerte del señor **Alejandro Valencia Vázquez** (el accidente de tránsito o quizás un infarto u otra causa diferente antes del accidente) así como determinar si el señor **Alejandro Valencia Vázquez** estaba lúcido al momento de su accidente de tránsito el 07 de julio de 2020 o si, por el contrario, él estaba bajo el influjo de bebidas alcohólicas o de estupefacientes, lo cual de probarse conllevaría a la presencia de la causal eximente de responsabilidad de la parte demandada por culpa exclusiva de la víctima.

Cabe precisar que haber pedido mediante derecho de petición a la Fiscalía General de la Nación tales documentos para aportarlos como prueba adjunta a esta contestación hubiera sido una pérdida de tiempo, pues tal información es reservada (según el literal d) del artículo 19 de la Ley 1712 de 2014¹³) lo cual conlleva a que su entrega hubiera sido negada.

Además, reitero mi solicitud de decretar y practicar como prueba las ratificaciones de las declaraciones extraprocesales (**Martha Elena Cárdenas Castañeda, Silvia Ochoa Porras, Diana Milena Valencia Valencia, Diego Alejandro Valencia Valencia y Nataly Valencia Valencia**) aportadas con la demanda.

XII. ANEXOS

Comendidamente me permito dejar constancia de la entrega simultánea a este escrito de contestación de demanda, de los siguientes documentos:

- Poder y anexos.
- Los documentos señalados como pruebas.
- Llamamiento en garantía al concesionario.

¹³ “ARTÍCULO 19. Información exceptuada por daño a los intereses públicos. Es toda aquella información pública reservada, cuyo acceso podrá ser rechazado o denegado de manera motivada y por escrito en las siguientes circunstancias, siempre que dicho acceso estuviere expresamente prohibido por una norma legal o constitucional:

[...]

d) La prevención, investigación y persecución de los delitos y las faltas disciplinarias, mientras que no se haga efectiva la medida de aseguramiento o se formule pliego de cargos, según el caso;

[...]” (subrayado por fuera del original)



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

- Llamamiento en garantía a la compañía de seguros.

XIII. NOTIFICACIONES

La ANI recibirá notificaciones y comunicaciones en sus instalaciones ubicadas en la Calle 24A # 59 - 42 (Edificio T3 - Torre 4 - Piso 2) de Bogotá DC y en el buzón de correo electrónico buzonjudicial@ani.gov.co

Recibiré notificaciones y comunicaciones en las instalaciones de la ANI y en el correo electrónico lzuniga@ani.gov.co (inscrito en el registro nacional de abogados).

Atentamente,

Luis Fernando Zúñiga López
CC 16.536.226 de Cali
TP 144.102 del CSJ