



Doctor
RODRIGO VERGARA CORTÉS
JUEZ DIECISÉIS ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO
Medellín - Antioquia
E.S.D.

1

Medio de Control:	REPARACIÓN DIRECTA
Demandantes:	ADRIANA MARCELA TABORDA y Otros
Demandado:	NACIÓN- AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI y otros.
Radicado:	050013333 016 2023 00217 00
No de folios:	6
Asunto:	DESCORRE TRASLADO DE EXCEPCIONES

WALTER RAÚL MEJÍA CARDONA, mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía **No. 71.669.065** de Medellín, portador de la Tarjeta Profesional No. **90.025 del C. S. de la J.**, obrando en calidad de apoderado de los demandantes en el proceso de la referencia, tenemos que el pasado Miércoles 20 de marzo de 2024, el apoderado de la sociedad **CONCESIÓN VIAL AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.**, contestó al llamamiento en garantía formulado por la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI** y asimismo propuso excepciones, notificando de manera personal a este extremo de la *litis*.

En ese sentido y conforme a lo establecido en el Artículo 201A de la ley 2080 de 2021, la cual modificó la ley 1437 de 2011, el cual, entre otras cosas, dispuso:

*“[...] **ARTÍCULO 201A. Traslados.** Los traslados deberán hacerse de la misma forma en que se fijan los estados. Sin embargo, cuando una parte acredite haber enviado un escrito del cual deba correrse traslado a los demás sujetos procesales, mediante la remisión de la copia por un canal digital, se prescindirá del traslado por secretaria, el cual se entenderá realizado a los dos (2) días hábiles siguientes al del envío del mensaje y el término respectivo empezará a correr a partir del día siguiente. [...]”*

Procedo dentro del término establecido a OPONERME A LA PROSPERIDAD de las excepciones planteadas por la llamada en garantía **CONCESIÓN VIAL AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S.**, con apoyo en los siguientes elementos fácticos y jurídicos:

1. Respecto a la excepción denominada “INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD DE AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. - LA OBLIGACIÓN DE INDEMNIDAD NO SURGE”:

Indica la apoderada de la llamada en garantía que, en efecto, mediante contrato No. 009 de 2014, su representada suscribió un contrato de concesión con la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI**, en el cual se establecen las condiciones de responsabilidad y los alcances de la obligación de indemnidad. En este sentido, la apoderada precisa que dicha obligación solo surge cuando las reclamaciones se derivan de acciones imputables directamente a **AUTOPISTAS DEL NORDESTE**, sus subcontratistas o dependientes, según lo estipulado en el contrato. Por lo tanto, sostiene que cualquier reclamación que no cumpla con este criterio no puede ser sujeto de indemnización por parte de su representada, ya que estaría fuera del ámbito de su responsabilidad contractual.

En este sentido, frente al caso particular, la apoderada de la llamada en garantía considera que



no es procedente el llamamiento, por cuanto, a su juicio, no existe una obligación indemnizatoria, toda vez que considera que no hay evidencia de que los hechos que dieron origen a la demanda sean imputables directamente a AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S., sus subcontratistas o dependientes, como establece el contrato de concesión.

No obstante, nos oponemos a la prosperidad de dicha excepción, toda vez que, tal como se expuso en el escrito de demanda, existe claramente una responsabilidad de las entidades demandadas en la comisión del hecho dañoso, de modo que, la falta de señalización adecuada y la carencia de medidas de seguridad básicas en la zona de la construcción de la vía, así como la ausencia de iluminación nocturna y la presencia de un vehículo de carga pesada retrocediendo en la misma, indican una negligencia evidente por parte de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI), el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVIAS) y el DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA, quienes tenían el deber de garantizar la seguridad de la vía y de supervisar adecuadamente las obras en curso, lo cual no se cumplió satisfactoriamente, como lo demuestran las pruebas aportadas.

Además, la empresa concesionaria responsable de las obras, AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S., tiene responsabilidad en la falta de implementación de medidas de seguridad adecuadas para proteger a los usuarios de la vía, pues se tiene que, *i)* Pese a que el lugar donde ocurrieron los hechos era de alta peligrosidad e inestabilidad en el terreno, no se habían tomado todas las medidas preventivas, de señalización, mantenimiento y seguridad, para evitar que ocurriera la tragedia donde resultó lesionado CARLOS HINCAPIE y falleció VICTOR MANUEL, *ii)* Se estaban adelantando labores de mejoramiento vial, sin que existiera señalización alguna que permitiera al conductor prever la peligrosidad del lugar, así como tampoco iluminación artificial en la zona y *iii)* En la noche del fatídico hecho el cual fue consecuencia directa de las anteriores enunciaciones, se tiene, que no había un funcionario o personal con señalizaciones que dieran cuenta del desvío hacia el talud de la vía nueva y menos que estuviese controlando el movimiento de los vehículos de carga al servicio del concesionario que en ese carril se encontraban maniobrando.

2. Respecto a la excepción denominada “CAUSA EXTRAÑA EXIMIENTE DE RESPONSABILIDAD: CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA.”:

Indica la apoderada de la llamada en garantía que las circunstancias que dieron lugar al hecho dañoso son meramente imputables a la víctima, en particular al conductor VICTOR MANUEL, esto, por cuanto, a su juicio, existieron seis situaciones que comprometerían la responsabilidad del conductor en la generación del daño. No obstante, dichas situaciones carecen de sustento factico, no fueron determinantes para la generación del daño o en algunos casos corresponden percepciones equivocadas de realidad.

En primer lugar, erróneamente se afirma que para el momento del accidente la motocicleta en la que se movilizaban los señores VÍCTOR MANUEL y CARLOS DANIEL se desplazaba sin luces frontales, sobre el carril izquierdo de la vía y que los ocupantes iban a exceso de velocidad sin chaleco o casco reflectivo; sin embargo, no se aporta evidencia que respalde tales afirmaciones, las cuales se basan únicamente en el análisis hecho a un dictamen a todas luces espurio, pues carece de fundamentos técnicos sólidos y objetivos. Además, se subestiman los testimonios y pruebas presentados en la demanda, los cuales refutan estas aseveraciones, como las fotografías tomadas después del accidente, el testimonio del señor CARLOS DANIEL y el análisis pericial N° IT2022-34 elaborado por el M.SC. EDWIN ENRIQUE MOLINA CAVADIES, experto adscrito al



Centro de Investigación Forense y tecnología del Tránsito S.A.S., los cuales demuestran lo contrario. Es imperativo desacreditar estas falacias, ya que constituyen un intento de distorsionar los hechos y eximir de responsabilidad a la parte demandada de manera injustificada.

3

En este punto, es fundamental tener en cuenta que el dictamen presentado por la llamada en garantía, elaborado por la empresa CESVI, fue realizado mucho después de haberse cumplido un año del accidente, por lo que cuestionamos su validez y objetividad, puesto que, la reconstrucción de los eventos se basa en evidencia recopilada muy posteriormente y en interpretaciones que pueden estar sesgadas o amparadas en percepciones erróneas. Por ejemplo, se argumenta la falta de luces frontales en la motocicleta y una supuesta invasión de carril como causas del accidente, Sin embargo, es improbable que dicho peritaje pueda arrojar tales conclusiones de manera precisa, dado que los peritos no tuvieron acceso directo a la motocicleta y gran parte de sus análisis se fundamentó en el estudio de las fotografías tomadas después del suceso. Este enfoque genera muchas dudas sobre la fiabilidad de las conclusiones alcanzadas y la interpretación de los hechos, por lo tanto, resulta crucial analizar críticamente este dictamen y considerar otras pruebas disponibles para obtener una evaluación completa y precisa de las circunstancias que rodearon al accidente.

Ahora bien, en contraposición a lo anterior, el Dictamen Pericial N° IT2022-34 elaborado por el M.SC. EDWIN ENRIQUE MOLINA CAVADIES, experto adscrito al Centro de Investigación Forense y tecnología del Tránsito S.A.S., presentado con la demanda, fue proyectado conforme a una inspección técnica del área realizada el 12 de mayo de 2022, es decir, alrededor de dos meses después de ocurrido el evento, por lo que, a diferencia del dictamen presentado por la llamada en garantía, este se constituye en una evidencia más sólida, relevante y actualizada sobre las condiciones del lugar y las circunstancias en las que se desarrollaron los hechos. De esta manera, el Dictamen Pericial N° IT2022-34 detalla aspectos como la señalización vial existente en el lugar del siniestro, las condiciones de visibilidad, el estado de la vía y otros elementos que son determinantes para comprender la dinámica del hecho y que permitieron concluir que el siniestro fue producto de las graves omisiones en la ejecución de las obras viales entre otras al no existir una zona de transición debidamente canalizada, así como tampoco indicaciones mínimas de señalización vial e inexistencia de iluminación artificial en la vía que de Remedios conduce a Segovia.

En segundo lugar, respecto a la declaración contenida en la historia clínica del señor CARLOS DANIEL HINCAPIE, en la que se menciona que la motocicleta se quedó sin frenos, es importante señalar que esta versión inicial dada por el acompañante, corresponde a una percepción errónea que tuvo el pasajero al momento del accidente, la cual, estuvo influenciada por el impacto y la confusión del momento, lo que pudo generar una interpretación incorrecta de los eventos. Además, esta declaración no está respaldada por evidencia técnica o pericial que demuestre que efectivamente la motocicleta se quedó sin frenos, por lo que, es necesario cuestionar la precisión de esta afirmación y considerar las otras pruebas disponibles como el Dictamen Pericial N° IT2022-34 que permiten determinar con certeza las causas del suceso.

Por último, pese a los esfuerzos por parte de la apoderada de la CONCESIÓN VÍAL AUTOPISTAS DEL NORDESTE, por demostrar que los hechos objeto de debate son consecuencia directa de la “impericia” de las víctimas directas, durante el proceso se probará que por estas omisiones se causó el daño antijurídico, el cual la entidad demanda podía evitar el menoscabo del bien jurídico tutelado interrumpiendo el proceso causal, de tal suerte que si hubiese prestado el servicio adecuadamente el desastre no se presentaría.



Conforme a lo anterior dicha excepción no debe prosperar, es necesario analizar si existe o no conexión material de la entidad llamada a comparecer en el presente litigio con los hechos que fundamentan las pretensiones de este proceso. Debe decirse que la citada a juicio cuenta con capacidad para defenderse, lo que la legitima para actuar y resistir la demanda.

De las demás manifestaciones tenemos que no se configuran como una excepción, y lo cual solo puede resolverse con la sentencia, cuando haya discurrido todo el periodo probatorio, razones por las cuales no pueden prosperar las causales de exculpación tales como: CULPA EXCLUSIVA DE LAVÍCTIMA O HECHO DE UN TERCERO.

3. Respecto a la excepción denominada **“CAUSA EXTRAÑA – EVITABILIDAD DEL ACCIDENTE”**:

Respecto a esta excepción, la apoderada de la llamada en garantía argumenta que el accidente era evitable, toda vez que en el dictamen técnico de CESVI, se establece que el conductor de la motocicleta tenía la capacidad física y matemática para detenerse antes de llegar al lugar del accidente, incluso si circulaba a una velocidad considerablemente alta, en este sentido, concluye que el accidente era evitable y que la responsabilidad recae en el conductor de la motocicleta, eximiendo así a la concesionaria de responsabilidad tanto frente a la parte demandante como ante la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

No obstante, rechazamos tales afirmaciones y nos oponemos a la prosperidad de esta excepción, toda vez que, se ha probado conforme a los testimonios, pruebas documentales e Informe Pericial N° IT2022-34, aportados con la demanda, que el hecho daño se produjo como consecuencia de las graves y fundamentales deficiencias en la infraestructura vial mantenida por AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S. Dichas deficiencias, que incluyen la falta de señalización adecuada, la ausencia de medidas de seguridad apropiadas y el incumplimiento de los estándares de mantenimiento, crearon un entorno peligroso que fue determinante para la ocurrencia del siniestro. Además, el informe pericial elaborado por el M.SC. EDWIN ENRIQUE MOLINA CAVADIES, basado en una inspección técnica realizada poco después del evento, respalda estas conclusiones al identificar una serie de fallos en la infraestructura vial que pudieron haber evitado el accidente si se hubieran corregido a tiempo. Por lo tanto, es claro que la responsabilidad principal recae en la negligencia de la concesionaria en mantener en condiciones seguras la vía, y no en supuestas acciones del conductor.

4. Respecto a la excepción denominada **“CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO - LA ZONA ESTABA DEBIDAMENTE SEÑALIZADA”**.

Indica la apoderada de la CONCESIÓN VIAL AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S., que su prohijada cumplió a cabalidad con las obligaciones del concesionario en cuanto a la señalización de la vía, las cuales, a su juicio se respaldan con el dictamen pericial del CESVI y las fotografías del lugar del accidente, que demuestran que se tomaron las medidas adecuadas para advertir a los conductores sobre las condiciones de la carretera.

Frente a esto, cuestionamos las afirmaciones presentadas y nos oponemos a la prosperidad de dicha excepción, por cuanto, como se demostrará en el trascurso del proceso, existe evidencia suficiente que permite determinar que la llamada en garantía incumplió con su deber de garantizar una adecuada señalización de vía sobre la cual se adelantaban obras de construcción. Sobre esto, es preciso recordar que en materia de seguridad vial se han establecido varias



disposiciones que tienen por objeto prevenir, reducir y mitigar el impacto de accidentes de tránsito. Por una parte, se creó el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras del Instituto Nacional de Vías —INVIAS- para sintetizar de manera coherente los criterios modernos para el diseño geométrico de carreteras, estableciendo parámetros para garantizar la consistencia y conjugación armoniosa de todos sus elementos unificando los procedimientos. y documentación requeridos para la elaboración del proyecto según sea sur tipo y grado de detalle. Todo lo anterior, con el objeto de contar con una red vial cómoda, segura y eficiente.

Además, el Ministerio de Transporte expidió un Manual de Señalización "Dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas 2015", que reglamenta y divulga los dispositivos requeridos para el tránsito en calles, así como carreteras para generar un ambiente seguro y eficientes para los usuarios que se movilizan en las vías públicas del país. Se tiene, además, que la función de las señales verticales es reglamentar las limitaciones, prohibiciones o restricciones, advertir de peligros, informar acerca de rutas, direcciones, destinos y sitios de interés. Son esenciales en lugares donde existen regulaciones especiales, permanentes o temporales, y en aquellos donde los peligros no son de por sí evidentes.

De este modo, discurrido todo el período probatorio, se demostrará que los daños causados en los señores **CARLOS DANIEL HINCAPIE** y **VÍCTOR MANUEL TABORDA**, son consecuencia directa de las omisiones por parte de la entidad correspondiente, la cual consistió en la ausencia de una zona de transición debidamente canalizada en los dos sentidos y al no existir un área de seguridad con base en las indicaciones mínimas establecidas en el manual de señalización vial, los conductores y peatones que transitaban por el sector intervenido por la obra presentaban mayor riesgo de accidente, especialmente en horas nocturnas donde igualmente no se contaba con iluminación artificial o faros de luz por parte de la obra, riesgo que puede conllevar a una proyección hacia el desnivel del costado izquierdo o costado occidental de la obra, para los vehículos que circulan en sentido vial de Remedios hacia Segovia, o riesgo que puede conllevar a un impacto entre vehículos que circulan en sentido contrario por dicho sector.

5. Respecto a la excepción denominada **“INEXISTENCIA DE NEXO CAUSAL ENTRE EL ACCIDENTE Y LA SUPUESTA FALTA DE SEÑALIZACION”**

Sugiere la apoderada de la llamada en garantía que la falta de señalización en la vía donde se produjo el siniestro no está relacionada con el mismo, ya que, a su juicio este es atribuible a una serie de acciones del conductor que son imputables exclusivamente a la víctima, para esto, sustenta sus argumentos en el dictamen elaborado por la empresa CESVI, frente al cual, hemos manifestado que carece de fundamentos técnicos sólidos y objetivos, pues fue realizado mucho después de haberse cumplido un año del accidente, lo que hace cuestionar su validez y objetividad.

Por otro lado, a la luz de las pruebas presentadas con la demanda, especialmente el Dictamen Pericial N° IT2022-34 elaborado por el M.SC. EDWIN ENRIQUE MOLINA CAVADIES, experto adscrito al Centro de Investigación Forense y Tecnología del Tránsito S.A.S., se establece de manera concluyente que el accidente tuvo lugar como resultado directo de una omisión en las condiciones de seguridad vial a cargo de la llamada en garantía, puesto que, basado en un análisis técnico detallado del sitio del accidente y las circunstancias que lo rodean, se pudo concluir que, al no existir una zona de transición debidamente canalizada en los dos sentidos y un área de seguridad con base en las indicaciones mínimas establecidas en el manual de señalización vial, los conductores y peatones que transitaban por el sector intervenido por la obra presentaban



mayor riesgo de accidente, especialmente en horas nocturnas donde igualmente no se contaba con iluminación artificial o faros de luz por parte de la obra, riesgo que derivó en el siniestro que produjo la muerte del señor VICTOR MANUEL TABORDA y lesiones al señor CARLOS DANIEL HINCAPIE.

6

Por lo tanto, nos oponemos a que se declare la prosperidad de la presente excepción.

I. **PETICIÓN:**

Por las razones brevemente expuestas, solicito al Despacho que se niegue la prosperidad de las solicitudes presentadas como excepciones y *causales de exculpación* de la Nación- AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA- ANI, formuladas por su llamada en garantía CONCESIÓN VIAL AUTOPISTAS DEL NORDESTE S.A.S., por no tener fundamentos fácticos ni jurídicos, disponiendo de contera seguir adelante con el proceso.

Con el acostumbrado respeto.

Atentamente,

WALTER RAÚL MEJÍA CARDONA
CC. No. 71.669.065 de Medellín.
T.P. 90.025 del C. S. de la J.