

	UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA			
	Documento	Código	Fecha	Revisión
	FORMATO HOJA DE RESUMEN PARA TRABAJO DE GRADO	F-AC-DBL-007	10-04-2012	A
	Dependencia	Aprobado		Pág.
	DIVISIÓN DE BIBLIOTECA	SUBDIRECTOR ACADEMICO		1(102)

RESUMEN - TESIS DE GRADO

AUTORES	FABIAN HERNANDO CLARO LOBO
FACULTAD	DE INGENIERÍAS
PLAN DE ESTUDIOS	ESPECIALIZACION EN INTERVENTORIA DE OBRAS CIVILES
DIRECTOR	ALVARO ANTONIO AZUERO QUIÑONEZ
TÍTULO DE LA TESIS	MANUAL DE INTERVENTORÍA PARA GESTIÓN DE PERMISOS DE OCUPACIÓN EN DERECHO DE VÍA DE CARRETERAS CONCESIONADAS

RESUMEN (70 palabras aproximadamente)

ESTA MONOGRAFÍA PROPONE ESTABLECER EL PROCEDIMIENTO CON EL CUAL UNA INTERVENTORÍA EN CONJUNTO CON EL CONCESIONARIO Y/O ADMINISTRADOR VIAL, EN CUMPLIMIENTO CON SUS RESPONSABILIDADES, ESTUDIA, EVALÚA Y DA RESPUESTA AL CONCEPTO TÉCNICO DE VIABILIDAD SOLICITADO POR LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, LA CUAL ESTÁ ADSCRITA AL MINISTERIO DE TRANSPORTE, Y FIJÓ EL TRÁMITE PARA EL OTORGAMIENTO DE PERMISOS DE OCUPACIÓN TEMPORAL MEDIANTE RESOLUCIÓN 716 DE 2015.

CARACTERÍSTICAS

PÁGINAS: 102	PLANOS:	ILUSTRACIONES: 2	CD-ROM: 1
--------------	---------	------------------	-----------



**MANUAL DE INTERVENTORÍA PARA GESTIÓN DE PERMISOS DE OCUPACIÓN
EN DERECHO DE VÍA DE CARRETERAS CONCESIONADAS**

AUTOR

FABIAN HERNANDO CLARO LOBO

**Monografía presentada como requisito para optar el título de
Especialista en Interventoría de Obras Civiles**

Director

Msc. ALVARO ANTONIO AZUERO QUIÑONEZ

UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA

FACULTAD DE INGENIERÍAS

ESPECIALIZACIÓN EN INTERVENTORIA DE OBRAS CIVILES

Ocaña, Colombia

Octubre de 2016

Índice

Capítulo 1. Manual de interventoría para gestión de permisos de ocupación en derecho de vía de carreteras concesionadas	viii
1.1 Planteamiento del problema	1
1.2 Formulación del problema.....	4
1.3 Justificación.....	4
1.4 Objetivos.	5
1.4.1 Objetivo general	5
1.4.2 Objetivos específicos	5
1.5 Delimitaciones.	6
1.5.1 Conceptual	6
1.5.2 Geográfica.....	7
1.5.3 Temporal.....	7
Capítulo 2. Diseño metodológico	8
2.1 Tipo de investigación.....	8
2.2 Técnicas de recolección de información	9
2.2.1 Proceso metodológico.....	10
Capítulo 3. Marco referencial	12
3.1 Antecedentes históricos.....	12
3.1.1 Desarrollo del primer objetivo específico.....	12
3.2 Marco conceptual.....	17
3.3 Marco teórico.....	21
3.3.1 Interventoría de obra.....	21
3.4 Marco legal.....	24
3.4.1 Derecho de vía en carreteras de Colombia	24
Capítulo 4. Presentación análisis de procedimientos	36
4.1 Desarrollo del objetivo específico	36
4.2 Análisis del contenido y procedimientos de la interventoría y el concesionario de acuerdo con la resolución 00063 del 2003	36
4.3 Análisis del contenido y procedimientos de la Interventoría de acuerdo con la Resolución 716 del 2015	47
4.4 Identificar los inconvenientes que se presentan durante el desarrollo de las funciones asignadas por la Agencia en lo que compete a los trámites de permisos de uso, intervención y ocupación temporal	79
Capítulo 5. Conclusiones.....	85
Capítulo 6. Recomendaciones	87
Referencias	90
Apéndices	91

Lista de Tablas

Tabla 1-1.....2

Lista de Figuras

Figura 1. Sección transversal típica en vías de doble calzada	2
Figura 2 - Secciones típicas de doble calzada en corredor principal y en zonas pobladas	20

Lita de apéndices

Apéndice A. Procedimiento para el otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial de carretera concesionada por parte de la interventoría.....	92
Apéndice B. Presentar los procedimientos de gestión de permisos de ocupación temporal que debe emitir la interventoría cuando los requerimientos son por la vía física o virtual (Plataforma de permisos de la Agencia).....	93
Apéndice C. Formatos entregados por la Agencia Nacional de Infraestructura para gestión de permisos de ocupación temporal al derecho de vía	94

Capítulo 1. Manual de interventoría para gestión de permisos de ocupación en derecho de vía de carreteras concesionadas

1.1 Planteamiento del problema

En el año 1953 el Presidente de la Republica de Colombia, el Teniente General Gustavo Rojas Pinilla, publica el decreto Número 2770 del 23 de octubre de ese año, por el cual se dictan normas sobre uniformidad de la anchura de las vías públicas nacionales y sobre seguridad de las mismas. En ese decreto de 1953, se estableció por primera vez en el país que la anchura mínima de la zona utilizable que para las carreteras nacionales de primera categoría, seria de treinta (30) metros, para las de segunda categoría seria de veinticuatro (24) metros y para las de tercera categoría de veinte (20) metros.

Lo anterior convirtió los caminos de la época que estaban considerados como servidumbres de paso en carreteras públicas nacionales donde el único dueño es el Estado

Actualmente, el manual de Diseño Geométrico de carreteras del Instituto Nacional de Vías del 2008 define la franja del Derecho de vía como: “la faja de terreno destinada a la construcción, mantenimiento, futuras ampliaciones, si la demanda de tránsito así lo exige, servicios de seguridad, servicios auxiliares y desarrollo paisajístico. A esta zona no se le puede dar uso privado”. El ancho de zona para vías concesionadas en doble calzada de primer orden debe estar en el rango presentado en la Tabla 1.1 a continuación, salvo que circunstancias particulares del proyecto justifiquen extrapolar el límite superior.

Tabla 0-1.
Ancho de Zona

Categoría de la carretera	Ancho de zona (m)
Primaria de dos calzadas	> 30
Primaria de una calzada	24 – 30
Secundaria	20 – 24
Terciaria	12

Fuente. Manual de diseño Geométrico de vías 2008

Dichas anchos de zona en contratos de concesión vial para doble calzada tienen una sección trans

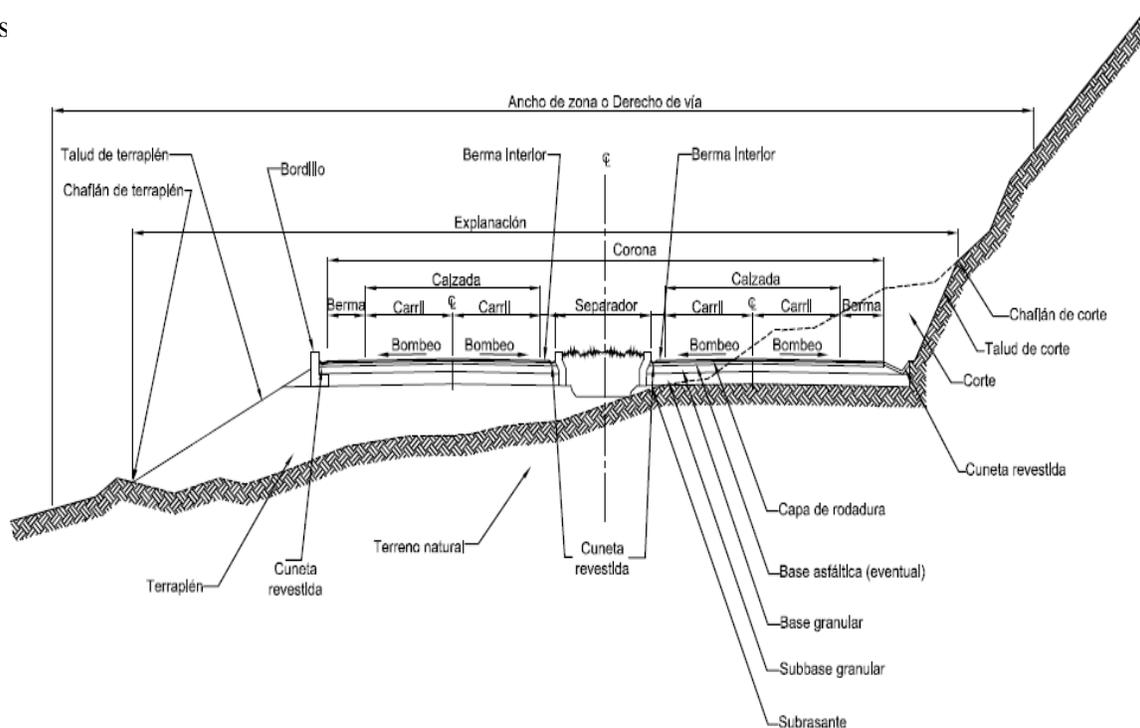


Figura 1. Sección transversal típica en vías de doble calzada

Para lograr formalizar los permisos de uso, intervención y ocupación temporal, el INCO en el año 2003 emite la resolución 000063 mediante el cual “se fija el procedimiento para el

trámite y otorgamiento de permisos para la ocupación temporal mediante la construcción de accesos, de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, cruce de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, en la infraestructura vial nacional de carreteras concesionadas”

El ancho de la franja o retiro que en el artículo 2° de la Ley 1228 de 2008 se determina para cada una de las categorías de vías como se aprecia en la Figura 1, “constituye zonas de reserva o de exclusión para carreteras, y por lo tanto se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción o mejora en las mencionadas zonas, salvo aquellas que se encuentren concebidas integralmente en el proyecto de infraestructura de transporte como despliegue de redes de servicios públicos, tecnologías de la información y de las comunicaciones o de la industria del petróleo, o que no exista expansión de infraestructura de transporte prevista en el correspondiente plan de desarrollo”.

La resolución 716 de 2015 es la más reciente actualización en la que se fija el procedimiento de los permisos para para el otorgamiento del uso, la ocupación y la intervención temporal de la Infraestructura Vial Carretera Concesionada que se encuentran a cargo de la Nación, administradas por la Agencia Nacional de Infraestructura y sus contratistas, llámense concesionarios e interventorías modificando los procedimientos del trámite que se publicaron en el 2003.

1.2 Formulación del problema

La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, adscrita al Ministerio de Transporte tiene como función proteger el interés público, de conformidad con la ley y por lo tanto aprobar el uso, intervención y ocupación temporal de la infraestructura vial de una carretera concesionada que se encuentra a cargo de la Entidad; en cumplimiento de dicha función, se fijó el procedimiento para el otorgamiento de dichos permisos y delegó como función de los concesionarios y de las interventorías, la responsabilidad de emitir conceptos técnicos de viabilidad a las solicitudes de ocupación temporal presentadas ante la Agencia.

Esta Monografía propone establecer el procedimiento con el cual una Interventoría en conjunto con el Concesionario y/o Administrador vial, estudia, evalúa y da respuesta a dicha solicitud de concepto técnico de viabilidad realizada por la Agencia

1.3 Justificación

El Instituto Nacional de Concesiones de Colombia INCO (ahora ANI), publicó una resolución para el trámite de permisos de ocupación del derecho de vía en el año 2003 con la cual un solicitante obtenía viabilidad para ocupar el derecho de vía excluyéndose de la ley 1228 de 2008, siempre y cuando la interventoría encontrara viable el objeto y ejecución de las obras de los proyectistas. Pero, en la emisión del concepto técnico de viabilidad no hay un procedimiento formal establecido por la Agencia para evaluar técnicamente la documentación remitida por la ANI, es por eso que en esta monografía se hace un recuento de los parámetros y condiciones

mínimas con las que el concesionario y la interventoría realizarán un estudio a profundidad del expediente remitido por la Agencia y emitan su concepto de viabilidad para luego, en revisión de dichos conceptos, la ANI decida si aprueba la solicitud. En el año 2015 se actualizó la resolución 000063 de 2003 por medio de la Resolución 716 de 2015 con el fin de fijar los procedimientos y el otorgamiento de permisos de ocupación temporal, asignando mayores responsabilidades a los Concesionarios y las interventorías de proyectos de infraestructura vial de Carreteras concesionadas de primer orden

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general. Elaborar un manual de interventoría para gestión de permisos de ocupación en derecho de vía de carreteras concesionadas

1.4.2 Objetivos específicos. Presentar los antecedentes que definieron el derecho de vía en Colombia

Explicar los procedimientos de la Interventoría y el concesionario vial a medida que se cumple en la aplicación de las resoluciones 000063 de 2003 y la Resolución 716 de 2015 de acuerdo con los requerimientos de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Elaborar un diagrama de flujo de procesos de interventoría para el estudio, evaluación, aprobación y seguimiento de solicitudes de permisos de ocupación e intervención temporal del derecho de vías en carreteras concesionadas de Colombia como resultado del objetivo anterior

Presentar los procedimientos de gestión de permisos de ocupación temporal que debe emitir la interventoría cuando los requerimientos son por la vía física o virtual (Plataforma de permisos de la Agencia)

Identificar los inconvenientes que se presentan durante el desarrollo de las funciones asignadas por la Agencia en lo que compete a los tramites de permisos de uso, intervención y ocupación temporal

1.5 Delimitaciones

1.5.1 Conceptual. El presente trabajo tomo como base lo constituido en el año 1953 cuando el presidente de la republica publicó el Decreto 2770 donde se definen las zonas exclusivas para las vías carreteras y férreas de Colombia. El Código Civil Colombiano Artículo 679 dispone“ (...) Nadie podrá construir, sino con permiso especial de autoridad competente, obra alguna sobre las calles, plazas, puentes, playas, terrenos fiscales, y demás lugares de propiedad de la Unión” y el Artículo 682 que establece “Sobre las obras que con permiso de la autoridad competente se construyan en sitios de propiedad de la Unión, no tienen los particulares que hayan obtenido este permiso, sino el uso y goce de ellas, y no la propiedad del suelo. Abandonadas las obras o terminado el tiempo por el cual se concedió el permiso, se restituyen ellas y el suelo, por el ministerio de la ley, al uso y goce privativo de la Unión, o al uso y goce general de los habitantes, según prescriba la autoridad soberana (...)”.

Ahora bien, por medio de la Resolución 000063 de 2003, se fijó “el procedimiento para el trámite y otorgamiento de permisos para la ocupación temporal mediante la construcción de accesos, de tuberías (...), en la infraestructura vial nacional de carreteras concesionadas” y por medio de la Resolución 716 de 2015 se derogó la 000063 de 2003 para “*Establecer los requisitos y el procedimiento para el otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la Infraestructura Vial Carretera Concesionada que se encuentran a cargo de la Entidad*”

1.5.2 Geográfica. Estará delimitado a las Vías Nacionales de Primer Orden que están concesionadas por la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI en la República de Colombia y cuyas interventorías estarán en la responsabilidad de atender los requisitos de la Agencia, cuando solicita un concepto técnico de viabilidad para permisos de ocupación temporal para el uso, intervención y ocupación temporal de la infraestructura vial concesionada sobre el derecho de vía, los cuales son requeridos por terceros ante la ANI.

1.5.3 Temporal. El proyecto de monografía se desarrollará en un periodo que comprende desde 24 de mayo de 2016 a 26 de septiembre del mismo año.

Capítulo 2. Diseño metodológico

2.1 Tipo de investigación

El tipo de investigación para el desarrollo de esta monografía será:

Investigación documental, que de acuerdo con Baena (1985) “la investigación documental es una técnica que consiste en la selección y recopilación de información por medio de la lectura y crítica de documentos y materiales bibliográficos, de bibliotecas, hemerotecas, centros de documentación e información, “ (p. 72). Garza (1988) presenta una definición más específica de la investigación documental. Este autor considera que ésta técnica “...se caracteriza por el empleo predominante de registros gráficos y sonoros como fuentes de información..., registros en forma de manuscritos e impresos,” (p. 8).

Franklin (1997) define la investigación documental aplicada a la organización de empresas como una técnica de investigación en la que “se deben seleccionar y analizar aquellos escritos que contienen datos de interés relacionados con el estudio...,” (p. 13).

Las anteriores definiciones coinciden en que la investigación documental es una técnica que permite obtener documentos nuevos en los que es posible describir, explicar, analizar, comparar, criticar entre otras actividades intelectuales, un tema o asunto mediante el análisis de fuentes de información.

El desarrollo de un proceso de investigación documental completo da como producto diferentes tipos de trabajos documentales entre los que se encuentran compilaciones, ensayos, críticas valorativas, estudios comparativos, memorias, monografías entre otros

2.2 Técnicas de recolección de información

Las técnicas a utilizar en el desarrollo de esta monografía serán:

- rastrear e inventariar los documentos existentes y disponibles;
- clasificar los documentos identificados;
- seleccionar los documentos más pertinentes para los propósitos de la investigación;
- leer en profundidad el contenido de los documentos seleccionados, para extraer la información de análisis y consignarlos en esta monografía los patrones, tendencias, convergencias y contradicciones que se vayan identificando;
- leer en forma cruzada y comparativa los documentos en cuestión, a fin de construir una síntesis comprensiva total, sobre el procedimiento establecido por la Agencia.

Para tales efectos se tomaron como ejemplo los procedimientos que una Interventoría realiza en cumplimiento de sus funciones al recibir solicitudes de emitir concepto técnico de ocupación temporal, técnica y de viabilidad al derecho de vía tomando como ejemplo puntual los procedimientos del Consorcio Proyección Vial Puerto Salgar nit: 900.489.160-4 quien está llevando a cabo el contrato de interventoría SEA No. 16 del 2012 donde se allegan frecuentemente esas solicitudes y que en el desarrollo de las mismas se han generado discusiones

y debates en los puntos de vista de los solicitantes y administradores viales y/o Concesionarios, sintetizando sus declaraciones en los lineamientos que han establecido para cumplir los requerimientos de la Agencia Nacional de Infraestructura

2.2.1 Proceso Metodológico. Para la realización de esta monografía, se desarrollaran las siguientes actividades:

- Se hará una recolección de la bibliografía referente a las ocupaciones del derecho de Vía teniendo en cuenta los documentos legales históricos que son de acceso público.
- Indagación y revisión de registros de la documentación bibliográfica, normativa, de consulta y/o referencia existente.
- Definir en base a la reglamentación vigente de las ocupaciones temporales del derecho de vía un flujograma que permita visualizar las acciones, responsabilidades y alcances de una interventoría de vías de carreteras concesionadas.
- Se presentará cronológicamente los documentos de ley que el Gobierno ha establecido que a través de los años para la protección de las zonas de Derecho de vía en las carreteras de Colombia.
- Se buscará cómo inicia el problema, las primeras definiciones hasta la reglamentación actual, los parámetros de trabajo y las disposiciones y procedimientos de los entes involucrados
- Digitalización de la naturaleza, generalidades, fundamentación y diseño metodológico de la monografía.

- Resumir y caracterizar las experiencias relevantes de la monografía y sus procesos de planeación y desarrollo.
- Elaborar el informe final de manera sistemática al desarrollo de los objetivos específicos, obteniendo un documento práctico, que conlleve a su fin.
- Proponer recomendaciones para el correcto desempeño de la función asignada por la Agencia de acuerdo al desarrollo del trabajo

Capítulo 3: Marco Referencial

3.1 Antecedentes históricos

3.1.1 Desarrollo del primer Objetivo Específico: Presentar los antecedentes que definieron el derecho de vía en Colombia. En los años cuarenta la inversión pública redujo como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial. No obstante, se construyó el mismo número de kilómetros de carreteras nacionales que en la década anterior. En 1940, en todo el país, había 3.893 automóviles, 58 camionetas, 126 autobuses, 743 camiones, para un total de 5.368 vehículos. En 1942 ingresaron al país 1.800 vehículos. En 1943 solo llegaron 46. En 1944, vinieron 99, porque los Estados Unidos habían suspendido la producción de vehículos no miliares. Nadie sabía cuándo terminaría la segunda guerra mundial, pero pronto se presentó la escasez de llantas, que inmovilizó cantidades de automotores. Esto tampoco impidió que se continuara construyendo carreteras; es por esto que, la segunda presidencia de Alfonso López Pumarejo (1942-1946) empezó con altos niveles de inflación (16% en 1943). En este periodo, la inflación tuvo origen en la expansión monetaria ocasionada por la acumulación de reservas internacionales, provocada a su vez por la caída de las importaciones. Éstas disminuyeron drásticamente como consecuencia de las cuotas que los Estados Unidos impusieron cuando entraron en la Segunda Guerra Mundial, que durante ese periodo, la infraestructura de transporte no sólo afectada por la reducción de la inversión pública sino también por las restricciones impuestas a las importaciones en especial de maquinaria, equipo materias primas, además de la contracción en el volumen de carga transportadora originada en la disminución del comercio internacional. En consecuencia, la construcción y el mantenimiento de las carreteras y

ferrocarriles se vieron gravemente perjudicados. Para superar este problema, el Gobierno decidió coordinar todos los sistemas del transporte, y con el fin de garantizar una conexión permanente decidió unir el transporte por ferrocarril con el de las carreteras. Para coordinar este proceso creó en 1942 la Dirección Nacional de Transporte y Tarifas, con la función de regular las tarifas y servicios, fijar rutas, organizar las compañías del sector, y coordinar la distribución de llantas, distribución de repuestos entre los diferentes medios de transporte. Cabe señalar que la creación de esta entidad fue el primer intento de regular el sistema de transporte por carreteras. Para esa época, el volumen de carga transportada por carretera ya había superado el de los ferrocarriles y las mayores protestas fueron entre los camioneros. Debido a las protestas públicas, las medidas empezaron a debilitar en 1943. En 1946 se eliminó el sistema de rutas fijas, en 1948 se suprimió la regulación de las tarifas del transporte por carretera que las fuerzas del mercado fijaran libremente los fletes. Además, la falta de estadísticas adecuadas y de personal competente impidió que la Dirección regular eficazmente las políticas que se había trazado. En suma, el primer intento de regular el sistema de transporte por carretera fracasó. Cuando el Partido Liberal perdió las elecciones de 1946 y finalizó así su hegemonía. Los liberales construyeron cerca de 12.000 km de nuevas carreteras, longitud muy inferior a los objetivos que se habían propuesto en los diferentes planes

En el año 1953 el Presidente de la Republica de Colombia, el Teniente General Gustavo Rojas Pinilla, publica el decreto Número 2770 del 23 de octubre donde empezó a contemplar que “en la construcción de carreteras, ensanches y variantes de las mismas, se reconocería a los propietarios el valor de los terrenos que sea necesario adquirir para las zonas, se moverán las cercas reconstruyéndolas a cargo de la obra y se repondrán o indemnizarán previamente los

prejuicios que se hayan ocasionado. En compensación al beneficio que reciben, establécese un gravamen sobre los inmuebles de que hagan parte las zonas necesarias para las carreteras. Igual al valor de la zona ocupada en cada propiedad.”

Luego, en el año 1993, por medio de la ley 105, publicada por el Presidente de la Republica Cesar Gaviria Trujillo, se dijo en su artículo 13, parágrafo 2° que: “Será responsabilidad de las autoridades civiles departamentales y/o municipales, la protección y conservación de la propiedad pública correspondiente a la zona de terreno aledaña a las carreteras nacionales, adquiridas como reserva para el mantenimiento y ensanchamiento de la red vial” además en dicho artículo también se disponen las especificaciones de la Red Nacional de Carreteras como el ancho de carril, ancho de berma, entre otras disposiciones. La responsabilidad otorgada a los entes territoriales sobre la zona de terreno aledaña a las carreteras nacionales, se reglamentó en el artículo 4 de la Resolución 950 de 2006 en la que el Ministro de Transporte dictó una medida tendiente a mejorar la seguridad vial del país, reglamentando la zona de carretera utilizable especialmente para la instalación de postes para redes de servicio público

La ley de infraestructura en general tiene como finalidad optimizar el marco normativo para responder de manera adecuada a las necesidades propias de la ejecución de los grandes proyectos de conectividad y competitividad que requiere el país, ampliando el concepto de utilidad pública e interés para los proyectos de infraestructura de transporte definiendo como un motivo de utilidad pública e interés social la ejecución y/o desarrollo de proyectos de infraestructura del transporte a los que se refiere esta ley, así como el desarrollo de las actividades relacionadas con su construcción, mantenimiento, rehabilitación o mejora, quedando

autorizada la expropiación administrativa o judicial de los bienes e inmuebles urbanos y rurales que se requieran para tal fin, de conformidad con el artículo 58 de la Constitución Política (Art. 19 Ley 1682 de 2013)

En el párrafo 4° de la ley 1682 de 2013.-artículo 55 estipula que “La Policía Nacional de Carreteras será competente para hacer respetar el derecho de vía sobre la Red Vial Nacional. Para el efecto podrá crear zonas de aislamiento y efectuar operativos, sobre las fajas de retiro para ejercer sus diferentes funciones.

De acuerdo a lo anterior, la zona del derecho de vía se convierte en una zona de uso y goce de terceros, pero al ser propiedad de la Nación, la Agencia Nacional de Infraestructura en uso de sus facultades establece los procedimientos para el trámite y otorgamiento de permisos de uso, intervención y ocupación temporal donde dicha área se ha declarado de uso limitado, con el objetivo de Proteger la Propiedad de la Estado, la capacidad, operación y nivel de servicio de la vía, mitigar el riesgo de la integridad física y patrimonial de los usuarios de las carreteras y zonas laterales, fomentar actividades al margen de las disposiciones administrativas, el uso adecuado de las vías, los trabajos de mantenimiento rutinarios y periódicos, el incremento de los costos de los programas de modernización y ampliación de las carreteras y, tener que pagar indemnizaciones por demolición de construcciones e instalaciones establecidas en el derecho de vía sin autorización

Los contratos de concesiones empezaron a suscribirse desde 1994, distinguiéndose tres etapas o grupos de proyectos que la literatura existente ha tildado de generaciones en función de

sus características específicas. Estos grupos de proyectos no sólo por el periodo en que fueron otorgados o por las vías objeto de las mismas, sino por la búsqueda de un perfeccionamiento paulatino en los procesos de licitación, asignación de riesgos y de ejecución del proyecto. En este sentido, la clasificación de primera, segunda o tercera generación no es de orden legal, sino que obedece al resultado de sucesivas revisiones a las políticas gubernamentales para la planeación y el desarrollo de los principales proyectos viales del país, sin que se alcance aun, a juicio de los expertos, resultados satisfactorios.

La aplicación de este mecanismo ha sido un proceso de aprendizaje, durante el cual se han sucedido diversos errores y falencias, así como intentos de corrección de los mismos. Por esta razón, el proceso no ha estado exento de críticas, entre las que destacan la inadecuada planeación, un marco de incentivos inapropiados – que ha permitido a las empresas concesionadas renegociar permanentemente los contratos – y una actividad litigiosa que ha demorado y obstruido el desarrollo de la infraestructura concesionada. En general, los errores y falencias han tenido un fuerte impacto en las finanzas públicas, mitigándose el efecto positivo que pueden tener los mecanismos de Asociaciones Publico Privadas (APP) –especialmente las concesiones viales– sobre el presupuesto de obras públicas y su composición.

La primera generación de concesiones realizada en la segunda mitad de los noventa adoleció de diversas falencias en la estructuración de los contratos con que fueron otorgados entre 1994 y 1998. La crisis económica del fin de la década acrecentó los problemas, pues los flujos de tráfico fueron sobre estimados y el mecanismo de garantías significo un peso importante para las finanzas públicas. Los dos contratos adjudicados en la segunda generación

contaron con los documentos de política que recomendaban una mejor asignación de riesgos y con un nuevo marco legal para un efectivo control de los pasivos contingentes. Los proyectos denominados de tercera generación se otorgaron en el marco de una política de asignación de riesgos, con un mayor avance en los diseños y en la situación predial, con estudios de impacto ambiental.

3.2 Marco conceptual

En el desarrollo del proyecto de monografía, el lector debe familiarizarse con los siguientes términos que están asociados en el decreto 2976 de 2010:

Pasos Urbanos: Se entenderán única y exclusivamente como el tramo o sector vial urbano, de la Red Vial a cargo de la Nación administrada por el Instituto Nacional de Vías Invías, el Instituto Nacional de Concesiones INCO, o los entes territoriales, que se encuentran al interior o atraviesan la zona urbana de los diferentes Municipios.

Fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión en pasos urbanos: constituyen zonas de reserva o de exclusión para carreteras.

Vías de servicio: Corresponde a aquellas vías construidas sensiblemente paralelas a la vía a cargo de la Nación, que sirven para el acceso a los predios colindantes a la vía con el fin de no interrumpir el flujo vehicular. Estas vías estarán separadas de la vía a cargo de la Nación mediante elementos físicos y estarán conectadas a ella a través de carriles de aceleración o

desaceleración los cuales serán definidos por los estudios técnicos con base en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras vigente expedido por el Instituto Nacional de Vías, o aquel que lo adicione y/o sustituya.

Variante: Carretera que se construye por fuera del perímetro urbano de los municipios con el fin de desviar a los vehículos que realicen un recorrido y no tengan intención de ingresar a dicho perímetro.

Ampliación de vías: Entiéndase por ampliación de vías aquellas obras que se realizan en vías construidas y que contemplan la construcción de nuevos carriles.

Para abordar el tema que relaciona al derecho de vía en esta monografía es clarificar las siguientes zonas:

Zona de dominio público: Es de dominio público, además de los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales, una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas, y de tres metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación. Los elementos funcionales son, entre otros, las áreas destinadas al descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, peaje, paradas de autobuses y otros fines auxiliares o complementarios. Solo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público de la carretera, previa autorización del órgano competente de la Diputación Foral, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija. Todo ello sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

Zona de Servidumbre: La zona de servidumbre de una carretera consiste en dos franjas de terreno situadas a ambos lados de la misma cuyo límite se encuentra a una distancia de veinticinco (25) metros en autopistas, autovías y vías rápidas y de ocho (8) metros en el resto de la carretera, medidas desde el final de la zona de dominio público. En esta zona no se pueden realizar obras, ni se permiten usos que sean incompatibles con la seguridad vial

Línea de Edificación: A ambos lados de las carreteras se establece la línea límite de edificación desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultasen imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes. Se sitúa a cincuenta (50) metros en autopista, autovías y vías rápidas y a veinticinco (25) metros en el resto de las carreteras, del borde derecho, en el sentido de la marcha del carril exterior de la carretera. La Diputación Foral podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia interior a la fijada anteriormente, para zonas urbanas o por razones geográficas o socioeconómicas, de conformidad con el planteamiento urbanístico correspondiente, y de acuerdo al procedimiento que reglamentariamente se establezca.

Línea de Servicios Generales: A ambos lados de la carretera, y en una franja de terreno de cuatro (4) metros de anchura situados con inmediación a la línea exterior de servidumbre hacia la carretera se establece la denominada línea de servicios generales destinada a servir de alojamiento a los servicios públicos no directamente relacionados con el servicio de la carretera.

Zona de Domino Público: Será en todo caso zona de dominio público el terreno ocupado por los soportes de estructura. Podrá extenderse como zona de dominio público una franja de terreno de ocho (8) metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas y de tres (3) en el resto de las carreteras a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

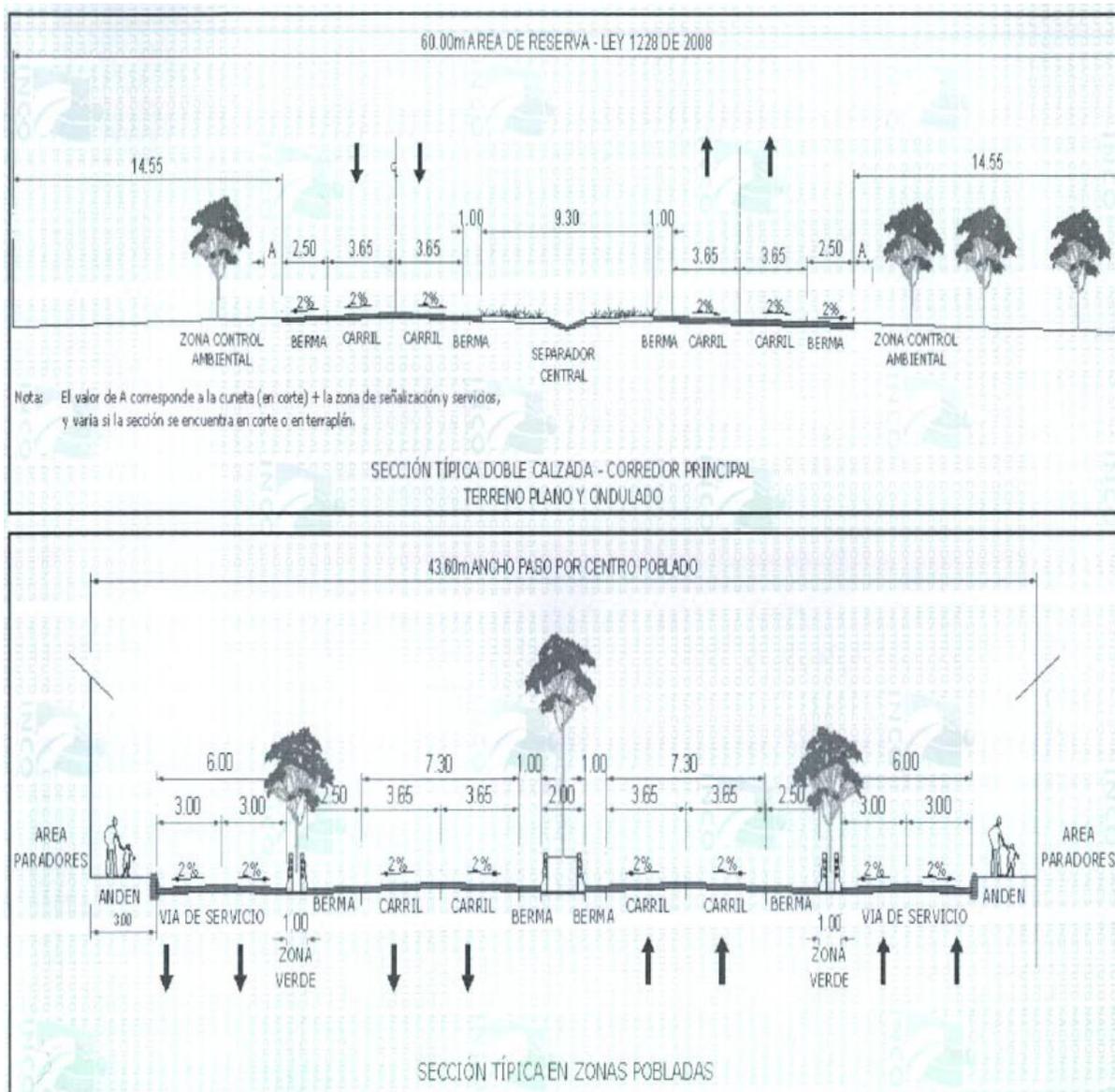


Figura 2 - Secciones típicas de doble calzada en corredor principal y en zonas pobladas

3.3 Marco teórico

En primer lugar y por tratarse de un manual de procedimientos de interventoría de concesión, realizaremos un breve enfoque de esta, para posteriormente se abarcar a la información de solicitudes de permiso de ocupación temporal de derecho de vías, teniendo en cuenta los temas de gestión y evaluación técnica de los permisos

3.3.1 Interventoría de Obra. La constitución política de Colombia a través de sus estatutos de contratación de la administración pública define la figura de la interventoría, sus funciones, sus principios, su perfil y en síntesis su esencia; de tal manera que la interventoría se define como la labor desempeñada por una persona natural o jurídica regida por los principios de la contratación estatal, que realiza funciones de seguimiento y control a los contratos públicos, con el único fin de garantizar su ejecución y el cabal cumplimiento de los términos pactados en sus cláusulas.

Objetivos De La Interventoría. Basados en el documento que elaboro Marco Hernando Bonilla Martínez (Martínez., 2009) Denominado El Papel de la Interventoría en la Contratación Estatal, el cual establece.

- Asegurar el cumplimiento de las obligaciones contractuales logrando que se desarrollen los objetos de los contratos dentro de los presupuestos de tiempo e inversión previstos originalmente.

- Verificar que para el contrato se hayan cumplido en su totalidad los requisitos de perfeccionamiento y legalización antes de la iniciar la ejecución del mismo.
- Suscribir el acta de iniciación de los contratos, para formalizar el inicio de las labores.
- Vigilar el cumplimiento de los plazos contractuales, la vigencia del contrato y de los amparos de la garantía única.
- Hacer seguimiento al cumplimiento de las obligaciones a cargo del contratista, para suscribir el acta de cumplimiento de las obligaciones.
- Presentar por escrito al contratista las observaciones o las recomendaciones que estime oportunas para el mejor cumplimiento del servicio.
- Servir de enlace entre el contratista y la Entidad.
- Supervisar la ejecución de los recursos entregados por la entidad al contratista para el desarrollo del contrato.
- Avisar oportunamente a las áreas correspondientes, sobre cualquier retraso, incumplimiento parcial o total de obligaciones durante la ejecución del contrato, para que se adopten las medidas oportunas.
- Elaborar el proyecto de la liquidación definitiva a la terminación del contrato dentro de los plazos establecidos.

Responsabilidad y facultades de la interventoría. La constitución política de Colombia a través de sus estatutos establece que las entidades públicas, están obligadas a ejercer un control permanente a la ejecución de cada uno de sus contratos, por ende, las responsabilidades y las facultades de la interventoría se establecen en el estatuto anticorrupción (ley 1474 de 2011), la cual determina lo siguiente.

Artículo 82. Responsabilidad de los interventores. Los consultores y asesores externos responderán civil, fiscal, penal y disciplinariamente tanto por el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de consultoría o asesoría, como por los hechos u omisiones que les fueren imputables y que causen daño o perjuicio a las entidades, derivados de la celebración y ejecución de los contratos respecto de los cuales hayan ejercido o ejerzan las actividades de consultoría o asesoría. En el contrato de una interventoría Integral de Concesión Vial para lo cual tomaré como ejemplo el contrato de interventoría SEA No. 16 del 2012 adjudicado al Consorcio Proyección Vial Puerto Salgar nit: 900.489.160-4 quien está llevando a cabo el contrato que establece en su literal *xvii* de las funciones del área técnica: Elaborar los conceptos solicitados de acuerdo a lo establecido en la resolución 000063 de Octubre de 2003, expedida por el INCO y revisar toda la documentación presentada por los peticionarios. Adicionalmente, elaborar los proyectos de resolución para que el INCO oficialice el eventual permiso temporal y que actualmente atiende la solicitud requerida por la Agencia Nacional de Infraestructura para la resolución 716 de 2015.

Por su parte, los interventores responderán civil, fiscal, penal y disciplinariamente, tanto por el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de interventoría, como por los hechos u omisiones que les sean imputables y causen daño o perjuicio a las entidades, derivados de la celebración y ejecución de los contratos respecto de los cuales hayan ejercido o ejerzan las funciones de interventoría.

Artículo 83. Supervisión E Interventoría Contractual. ... La interventoría consistirá en el seguimiento técnico que sobre el cumplimiento del contrato realice una persona natural o jurídica contratada para tal fin por la Entidad Estatal, cuando el seguimiento del contrato suponga conocimiento especializado en la materia, o cuando la complejidad o la extensión del mismo lo justifiquen. No obstante, lo anterior cuando la entidad lo encuentre justificado y acorde a la naturaleza del contrato principal, podrá contratar el seguimiento administrativo, técnico, financiero, contable, jurídico del objeto o contrato dentro de la interventoría.

Funciones del interventoría Integral de Concesión vial de Carretera Concesionada.

Basados en el contrato de interventoría del Consorcio Proyección Vial Puerto Salgar que se adjudicó el con el No. SEA 016 del 30 de enero de 2012, el cual tiene como objeto la interventoría integral del Contrato de Concesión, que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, medioambiental, socio-predial, administrativa, de seguros, operativa y de mantenimiento del contrato de Concesión, el cual hace parte del Proyecto Vial Ruta del Sol y que corresponde al sector 2 comprendido entre Puerto Salgar y San Roque

3.4 Marco legal

3.4.1 Derecho de vía en carreteras de Colombia. El decreto Número 2770 de 1953 consideró que: “en la construcción de carreteras, ensanches y variantes de las mismas, se reconocería a los propietarios el valor de los terrenos que sea necesario adquirir para las zonas, se moverán las cercas reconstruyéndolas a cargo de la obra y se repondrán o indemnizarán previamente los prejuicios que se hayan ocasionado. En compensación al beneficio que reciben,

establécese un gravamen sobre los inmuebles de que hagan parte las zonas necesarias para las carreteras. Igual al valor de la zona ocupada en cada propiedad.”

Fue por medio de la Ley 1228 de 2008 Por la cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión, para las carreteras del sistema vial nacional, se crea el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras y se dictan otras **disposiciones**.

Las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional se denominan arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden. Estas categorías podrán corresponder a carreteras a cargo de la Nación, los departamentos, los distritos especiales y los municipios. El Ministerio de Transporte será la autoridad que mediante criterios técnicos, determine a qué categoría pertenecen. (Ley 1228 de 2008, Art. 1°)

Zonas de reserva para carreteras de la red vial nacional. Establécese las siguientes fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión para las carreteras que forman parte de la red vial nacional:

- Carreteras de primer orden sesenta (60) metros.
- Carreteras de segundo orden cuarenta y cinco (45) metros.
- Carreteras de tercer orden treinta (30) metros. (Ley 1228 de 2008, Art. 2°)

“El ancho de la franja o retiro que en el artículo 2° de la Ley 1228 de 2008 se determina para cada una de las anteriores categorías de vías, constituye zonas de reserva o de exclusión para carreteras, y por lo tanto se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción o mejora en las mencionadas zonas, salvo aquellas que se encuentren concebidas integralmente en el proyecto de infraestructura de transporte como despliegue de redes de servicios públicos, tecnologías de la información y de las comunicaciones o de la industria del petróleo, o que no exista expansión de infraestructura de transporte prevista en el correspondiente plan de desarrollo.

La entidad estructuradora del proyecto de infraestructura de transporte o responsable del corredor vial, previa solicitud del competente, revisará la conveniencia técnica, tecnológica, legal y financiera de la instalación de estas redes y aprobará las condiciones de su instalación.

La instalación de redes públicas en el ancho de la franja o retiro, en ningún caso podrá impedir u obstaculizar la ampliación o expansión de la infraestructura de transporte.

Se entienden como construcciones o mejoras todas las actividades de construcción de nuevas edificaciones o de edificaciones existentes, que requieran licencia de construcción y sus modalidades en los términos previstos en las normas vigentes sobre la materia.

Sin perjuicio de lo previsto en la normatividad vigente para el otorgamiento de licencias ambientales, licencias de intervención y ocupación del espacio público y demás permisos y autorizaciones por parte de las autoridades correspondientes, la entidad pública que tenga a cargo la vía dentro de la zona de exclusión de que trata el artículo 2° de la Ley 1228 de 2008 para

otorgar permisos para la construcción de accesos, instalación de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, ductos, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, transporte de hidrocarburos o cruces de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, deberá establecer los requisitos que debe cumplir el interesado en el trámite correspondiente” (Ley 1682 de 2013, Art. 55°)

El Decreto 1800 del 26 de junio de 2003 creó el Instituto Nacional de Concesiones, cuyo objeto es: "planear, estructurar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial, las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario";

Es función general del Instituto Nacional de Concesiones, al tenor del artículo 3°, numeral 3.8 del Decreto 1800 de 2003: "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"

El numeral 3.17 del artículo 3° ibídem dispone que corresponde al INCO "Coordinar con el Instituto Nacional de Vías, Invías, la entrega mediante acto administrativo de la infraestructura de transporte, en desarrollo de los contratos de concesión";

El artículo 11 del Decreto 1800 de 2003 en su numeral 11.9 reitera: "Elaborar los actos administrativos que requiera el Instituto para la eficiente ejecución de los proyectos";

Conforme al artículo 15 del Decreto 1800 de 2003, el Instituto Nacional de Concesiones tiene a cargo la infraestructura de transporte concesionada incluyendo los servicios y actividades conexas o relacionadas con ella, como se desprende de su texto cuyo tenor literal es: "Para efectos del presente decreto la infraestructura de transporte a cargo de la Nación o de sus entidades descentralizadas por servicios que será administrada por el Instituto Nacional de Concesiones, INCO, es aquella en la cual exista o se realice la vinculación de capital privado, incluido el traslado o transferencia de riesgos, para todas o algunas de las actividades de construcción, rehabilitación, mantenimiento, operación y administración de la misma y de los servicios conexos o relacionados con ella";

La infraestructura de transporte a cargo del Invías debe ser transferida mediante acto administrativo al Instituto Nacional de Concesiones tal como lo prescribe, igualmente, el artículo 16 del Decreto 1800 de 2003, así: "La infraestructura de transporte a cargo del Instituto Nacional de Vías, Invías, será transferida mediante acto administrativo al Instituto Nacional de Concesiones, INCO, previa expedición del acto administrativo respectivo que otorga la concesión;

"Antes del recibo de la infraestructura de transporte por parte del sector privado, el mantenimiento de la misma estará a cargo del Instituto Nacional de Vías, Invías, el cual deberá llevar a cabo las actividades requeridas para la entrega al Instituto Nacional de Concesiones, INCO y a su vez este al sector privado, sujeto a la disponibilidad presupuestal;

"Parágrafo. El Instituto Nacional de Concesiones, INCO, elaborará todos los documentos, actos y convenios necesarios con el Instituto Nacional de Vías, Invías, para iniciar el proceso de estructuración, adjudicación y contratación de nuevos proyectos de la infraestructura a su cargo";

Que el artículo 18 ibídem señala: "Al entrar en vigencia el presente decreto, el Ministerio de Transporte, la Empresa Colombiana de Vías Férreas, Ferrovías en liquidación, el Instituto Nacional de Vías, Invías, y las demás entidades del sector transporte, con excepción de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, Aerocivil, subrogarán o cederán según el caso al INCO, a título gratuito, los convenios y contratos vigentes relacionados con el cumplimiento de la misión institucional;

Que en virtud a lo anterior, es deber del Instituto Nacional de Concesiones establecer procedimiento para el trámite y otorgamiento de permisos para la ocupación temporal mediante la construcción de accesos, de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, cruce de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, en la infraestructura vial nacional de carreteras concesionadas

De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 102 de la Constitución Nacional: "El territorio, con los bienes públicos que de él forman parte, pertenecen a la Nación".

El Código Civil Colombiano Artículo 679 dispone " (...) Nadie podrá construir, sino con permiso especial de autoridad competente, obra alguna sobre las calles, plazas, puentes, playas,

terrenos fiscales, y demás lugares de propiedad de la Unión” y el Artículo 682 que establece “Sobre las obras que con permiso de la autoridad competente se construyan en sitios de propiedad de la Unión, no tienen los particulares que hayan obtenido este permiso, sino el uso y goce de ellas, y no la propiedad del suelo. Abandonadas las obras o terminado el tiempo por el cual se concedió el permiso, se restituyen ellas y el suelo, por el ministerio de la ley, al uso y goce privativo de la Unión, o al uso y goce general de los habitantes, según prescriba la autoridad soberana (...)”.

La Ley 142 del 11 de julio de 1994 al tenor literal del Artículo 27 estipula que “(...) Las líneas de transmisión y distribución de energía eléctrica y gas combustible, conducciones de acueducto, alcantarillado y redes telefónicas, podrán atravesar los ríos, caudales, líneas férreas, puentes, calles, caminos y cruzar acueductos, oleoductos, y otras líneas o conducciones. La empresa interesada, solicitará el permiso a la entidad pública correspondiente; si no hubiere ley expresa que indique quien debe otorgarlo, lo hará el municipio en el que se encuentra el obstáculo que se pretende atravesar” y en su Artículo 28 dispone que: “Todas las empresas tienen el derecho a construir, operar y modificar sus redes e instalaciones para prestar los servicios públicos, para lo cual cumplirán con los mismos requisitos, y ejercerán las mismas facultades que las leyes y demás normas pertinentes establecen para las entidades oficiales (...)”

La Ley 388 del 18 de julio de 1997, establece en su Artículo 3 que “ (...) entre los fines del ordenamiento del territorio están los de posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos

domiciliarios”; en su artículo 99 “(...) que se requiere licencia para la ocupación del espacio público con cualquier clase de amoblamiento (...)”, y en su Artículo 100 “ (...) La adopción de las normas urbanísticas generales y complementarias que sustentarán la expedición de las licencias de que trata el artículo anterior, se deberá fundamentar en los principios de concordancia, neutralidad, simplicidad y transparencia (...)”.

La Ley 1228 del 16 de julio de 2008 estableció las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión para las carreteras del sistema vial nacional, y determinó algunos criterios para la adquisición, el uso y la ocupación de las mismas. La cual fue reglamentada mediante los Decretos No.1389 del 22 de abril de 2009 y 2976 del 6 de agosto de 2010.

La Ley 1682 del 22 de noviembre de 2013 en el Artículo 55. Dispone “(...) Modifíquese el párrafo 2° del artículo 1° de la Ley 1228 de 2008 y adiciónese un párrafo 4° a dicha disposición.

El párrafo 2° del artículo 1° de la Ley 1228 de 2008, el cual quedará así:

Parágrafo 2°. *“El ancho de la franja o retiro que en el artículo 2° de la Ley 1228 de 2008 se determina para cada una de las anteriores categorías de vías, constituye zonas de reserva o de exclusión para carreteras, y por lo tanto se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción o mejora en las mencionadas zonas, salvo aquellas que se encuentren concebidas integralmente en el proyecto de infraestructura de transporte como despliegue de redes de servicios públicos, tecnologías de la información y de las comunicaciones o de la industria del petróleo, o que no exista expansión de infraestructura de transporte prevista en el correspondiente plan de desarrollo.*”

La entidad estructuradora del proyecto de infraestructura de transporte o responsable del corredor vial, previa solicitud del competente, revisará la conveniencia técnica, tecnológica, legal y financiera de la instalación de estas redes y aprobará las condiciones de su instalación.

La instalación de redes públicas en el ancho de la franja o retiro, en ningún caso podrá impedir u obstaculizar la ampliación o expansión de la infraestructura de transporte.

Para los efectos de lo previsto en este artículo, se entienden como construcciones o mejoras todas las actividades de construcción de nuevas edificaciones o de edificaciones existentes, que requieran licencia de construcción y sus modalidades en los términos previstos en las normas vigentes sobre la materia.

Sin perjuicio de lo previsto en la normatividad vigente para el otorgamiento de licencias ambientales, licencias de intervención y ocupación del espacio público y demás permisos y autorizaciones por parte de las autoridades correspondientes, la entidad pública que tenga a cargo la vía dentro de la zona de exclusión de que trata el artículo 2° de la Ley 1228 de 2008 para otorgar permisos para la construcción de accesos, instalación de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, ductos, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, transporte de hidrocarburos o cruces de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, deberá establecer los requisitos que debe cumplir el interesado en el trámite correspondiente”

Adiciónese un párrafo 4° al artículo 1° de la Ley 1228 de 2008, el cual quedará así:

Parágrafo 4° *“La Policía Nacional de Carreteras será competente para hacer respetar el derecho de vía sobre la Red Vial Nacional. Para el efecto podrá crear zonas de aislamiento y efectuar operativos, sobre las fajas de retiro para ejercer sus diferentes funciones (...).”*

De conformidad con las funciones que le asignó el Decreto 1800 de 2003, el Instituto Nacional de Concesiones expidió la Resolución: 063 de del 8 de octubre de 2003 “por la cual se fija el procedimiento para el trámite y otorgamiento de permisos para la ocupación temporal mediante la construcción de accesos, de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, cruce de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, en la infraestructura vial de carreteras concesionadas”.

Mediante el Decreto No.4165 del 3 de noviembre de 2011 se modificó la Naturaleza Jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones por la de Agencia Nacional de Infraestructura, 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 que tiene por objeto según lo previsto en el Artículo 3 ibídem “(...) 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 infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno 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”, en su Artículo 4° Numeral 15, que es una función de la Agencia Nacional de Infraestructura, “(...) 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” y en el Numeral 9 del Artículo 11 prevé lo siguiente: 9. Ordenar los gastos, expedir los actos y celebrar los convenios y contratos con personas naturales o jurídicas, así como con entidades públicas o privadas, nacionales o extranjeras, necesarios para el cumplimiento del objeto y funciones de la Agencia.”

Por la Ley 527 del 18 de agosto 1999 se reglamenta el acceso y uso de mensaje de datos de comercio electrónico, firmas digitales y se establecen las entidades de certificación y se dictan otras disposiciones y mediante su Decreto reglamentario 2364 del 22 de noviembre de 2012 se reglamenta el Artículo 7, sobre la firma electrónica y se dictan otras disposiciones.

La Ley 1437 del 18 de enero de 2011, por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, establece los lineamientos relativos al uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones en los procesos administrativos de todos los organismos y entidades que conforman las ramas del poder público, órganos autónomos y a los particulares que cumplan funciones administrativas; en especial en el Título III Capítulo IV, reguló la utilización de medios electrónicos en el procedimiento administrativo, señalando en sus artículos 53 y siguientes, la validez y autenticidad del documento público en medio electrónico, la posibilidad de emitir actos administrativos electrónicos con las condiciones de autenticidad, integridad y disponibilidad, la notificación por vía electrónica y la conservación electrónica de los documentos.

La Resolución No.319 del 4 de junio de 2012 expedida por la Agencia Nacional de Infraestructura dispone en el ARTÍCULO TERCERO: Delegar en el Vicepresidente de Gestión Contractual el ejercicio de las siguientes funciones: (...) 2. El otorgamiento de los permisos y la suscripción de contratos relativos para la construcción de accesos, instalaciones de tuberías, redes de servicio público, canalizaciones, obras destinadas a seguridad vial y traslado de postes en la infraestructura concesionada así como las actuaciones necesarias en materia de permisos y autorizaciones sobre la infraestructura concesionada”.

En virtud de lo anterior, corresponde a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, actualizar a los actuales estándares legales y de orden técnico, la forma y procedimiento para el otorgamiento para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la Infraestructura Vial Carretera Concesionada que se encuentran a cargo de la Entidad.

Capítulo 4. Presentación análisis de procedimientos

4.1 Desarrollo del objetivo específico

Explicar los procedimientos de la Interventoría y el concesionario vial a medida que se cumple en la aplicación de las resoluciones 000063 de 2003 y la Resolución 716 de 2015 de acuerdo con los requerimientos de la Agencia Nacional de Infraestructura

A continuación, como función de una interventoría de Concesión Vial de Carretera Concesionada, se hará un barrido sobre cómo debe actuar el Concesionario y la Interventoría teniendo en cuenta los factores que no menciona la resolución teniendo como base las experiencias y actuaciones del Consorcio Proyección Vial Puerto Salgar que hemos tomado como muestra de la investigación.

4.2 Análisis del contenido y procedimientos de la Interventoría y el Concesionario de acuerdo con la Resolución 00063 del 2003

De acuerdo con lo estipulado por El Artículo Primero: *“Establecer el siguiente procedimiento para otorgar los permisos para la ocupación temporal mediante la construcción de accesos, de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, cruce de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, en la infraestructura vial nacional de carreteras concesionadas a cargo del Instituto Nacional de Concesiones.”*

El solicitante debe cumplir con:

1. Presentación de solicitud del permiso. *“La autoridad regional o entidad interesada, sea pública o privada, deberá presentar al Gerente General del INCO solicitud de permiso por escrito, en original y dos copias, debidamente suscrita por el representante legal, al cual se anexe:”*

A continuación se enumerarán los distintos documentos que como mínimo el solicitante radicará formalmente ante la Agencia seguido de las observaciones a tener en cuenta para la evaluación de la solicitud.

a) *“Certificado de existencia y representación legal, si se trata de persona jurídica de derecho privado,”* En este requisito, el solicitante de permiso deberá evidenciar la existencia del establecimiento o razón social del establecimiento comercial por medio de un documento certificado otorgado por Cámara y comercio que debe tener una vigencia no mayor a 90 días calendario a la fecha de radicada la solicitud ante la Agencia Nacional de Infraestructuras; en el caso de que sea un representante legal el encargado de llevar a cabo el trámite, se debe adjuntar a la documentación el poder otorgado ante notario para que sea válido atender el trámite.

b) *“Plan de manejo ambiental en el caso de que se requiera;”* Todos los solicitantes de permiso de ocupación temporal deben atender este requisito, ya que el

medio ambiente es un grupo de factores que no solo afectan el agua y el suelo, sino que también están el aire, la fauna, la flora y lo social, los solicitantes de permiso deben conseguir un certificado de parte de las autoridades ambientales regionales, departamentales o nacionales, en el que se certifique que el peticionario no requiere el plan de manejo ambiental para las actividades a desarrollar, teniendo en cuenta la vigencia de 90 días calendario para la radicación de la solicitud

c) *“Plan de manejo del flujo vehicular durante la construcción y en la operación del proyecto con descripción de la señalización preventiva a utilizar”* La protección de los usuarios de la vía es el mayor objetivo de los concesionarios administradores de la vía, y de la interventoría, obviamente, es por ello que se hace una revisión minuciosa de los Planes de manejo de tráfico que el solicitante pretende implementar para que ninguna medida preventiva sea pasada por alto

d) *“Identificación exacta de cada uno de los puntos donde se van a realizar los trabajos en la carretera, de acuerdo con el sistema de referenciación del INVIAS”* A pesar de que la vía existente, en caso de ser concesión de mantenimiento y rehabilitación, llega a ser modificada geométricamente por el concesionario, los PR's instalados por el INVIAS deben permanecer en los mismos puntos georreferenciados inicialmente, ya que durante la construcción de las carreteras nuevas, la longitud entre PR's suele variar y en consecuencia desplaza los puntos de referencia, que, a la hora de hacer un trámite legal con él, Venta o alquiler, no se podrán definir las delimitaciones del predio ya que las medidas iniciales se basaban en los puntos de los viejos postes que de acuerdo con el

Manual de señalización vial en Colombia del año 2015 los “postes de referencia” son señales verticales

e) *“Descripción técnica del proyecto, cronograma de ejecución y planos correspondientes;”* En el estudio de este aspecto presentado por el solicitante, el ingeniero que realice la revisión debe exigir que los trabajos propuestos cumplan con toda la normatividad vigente que aplique al desarrollo del proyecto, como ejemplo de ello, debe tener en cuenta lo estipulado en la NSR-10, El Manual de Diseño Geométrico del INVIAS, el manual de diseño de pavimentos, de obras de drenaje, de señalización vial, entre otros

f) *“Tiempo estimado de duración de los trabajos solicitados;”* Los proyectistas no suelen ser objetivos en la presentación del cronograma del proyecto ya que en ocasiones, dependiendo de la cobertura del tipo de permiso, solicitan tiempos muy cortos, que ni siquiera dan espacio para hacer una trazabilidad de correspondencia con la Agencia o Concesionario/Interventoría, convirtiéndose así en un factor de incumplimiento a la Resolución de permiso que otorgue la Agencia en caso de otorgarse la viabilidad, en este punto, no se tienen en cuenta de manera crítica y concisa los imprevistos que puedan presentarse como por ejemplo: fallas en los equipos a utilizar, un retraso de los proveedores o un accidente.

g) *“Costos estimados de las obras objeto de la solicitud de permiso a realizarse en la zona de carretera;”* Los ingenieros del concesionario al igual que los de la

interventoría deben verificar si los valores expuestos por el solicitante para el desarrollo de los ítems del proyecto son consecuentes para el desarrollo del mismo ya que el valor está directamente relacionado con las pólizas que el peticionario debe presentar ante la ANI, además de que sean “lógicos” ya que en muchos casos los proyectistas no le dan relevancia a este aspecto y presentan unos presupuestos que no son acordes a las actividades del proyecto o los unitarios no contemplan los requisitos mínimos del ítem. Un ejemplo claro en una construcción de carriles de aceleración y desaceleración es que el solicitante proponga hacer sus carriles teniendo en cuenta los diseños de la vía principal en su descripción técnica pero que a su vez propone construir sus accesos en losas de concreto hidráulico.

h) *“Descripción de la señalización preventiva a adoptar en el sitio de los trabajos durante la ejecución del mismo;”* Similar al literal c) de este numeral, el proyectista deberá presentar un esquema en el que presente los tipos de señales a utilizar de acuerdo con lo estipulado en el manual de señalización vigente, teniendo en cuenta su código, tamaño, ubicación a los lados de la vía y su distanciamiento entre ellas, también debe coincidir con los esquemas de señalización que el Concesionario establece en su plan de operación y mantenimiento ya que están enfocados a la seguridad vial de una vía que tiene un flujo de tráfico superior al de una vía de primer orden de calzada sencilla.

i) *“Manifestación escrita del representante legal de la entidad peticionaria del proyecto, donde se exprese que en caso de que el INCO y/o la Concesionaria, requieran ejecutar modernizaciones, ampliaciones, ajustes en el alineamiento, obras*

complementarias, construcción de puentes vehiculares, construcción de puentes peatonales, enlaces a nivel o desnivel, obras de drenaje o subdrenaje, construcción de ciclovías, andenes o pasos peatonales, o cualquier otro cambio en la zona utilizada para la obra, lo podrá hacer sin autorización alguna del peticionario del permiso, quien a su vez procederá a desplazar las obras ejecutadas por él que se encuentren en la zona de carretera, por su cuenta y riesgo a los sitios donde el INCO o el Concesionario le indiquen y en el término que se les haya fijado. Si fuere posible reinstalar las obras en la zona de la carretera, se deberá solicitar la actualización del permiso concedido.” El peticionario debe presentar la carta donde le otorga a la Agencia Nacional de Infraestructura el derecho de hacer lo que se requiera sobre el sitio de los trabajos por motivos que explica el literal anterior, es necesario que en su momento se le explique a los solicitantes lo delicado que esto puede llegar a ser ya que su inversión puede llegar a ser vulnerada de acuerdo a los fines de la Agencia en el Sector y deben tener la capacidad económica para reorganizar y ejecutar los arreglos o modificaciones que sean pertinentes, para lo cual, en ninguno de los casos el Concesionario se hace responsable.

2. Concepto técnico de las obras. *“El Instituto Nacional de Concesiones solicitará al concesionario emitir concepto técnico, operativo y de viabilidad de la ejecución de los trabajos realizados por el peticionario, en el cual se incluirá el valor de la recuperación de la vía por eventualidades ocurridas como consecuencia de estos trabajos.”*

“Para este efecto, el concesionario dispone de plazo máximo de quince (15) días hábiles, sin embargo, de requerir más tiempo, este informará al INCO y al petitioner el término en que lo rendirá.”

En esta fase del proceso, el concesionario en conjunto con la interventoría se encargaran de evaluar los especificaciones técnicas iniciales para el desarrollo del proyecto de permiso que se está solicitando evaluando la documentación que presentó el solicitante, teniendo en cuenta que la descripción técnica requiere estudiar una gran cantidad de factores que están involucrados durante el proceso; luego entonces, en caso de que el concesionario y la interventoría definan que la descripción técnica del permiso requiera de un estudio especializado, solicitaran de manera escrita al INCO ahora ANI una prórroga para atender la solicitud de permiso

“Del concepto técnico se remitirá copia al INCO, así como al interventor, quien podrá hacer observaciones al mismo en un plazo máximo de quince (15) días hábiles, sin embargo, de requerir más tiempo, el Interventor informará al INCO y al petitioner el término en que las efectuará. Si vencido este plazo el interventor guarda silencio se entenderá que se encuentra conforme con el concepto emitido por el concesionario.”

Luego de que el concesionario haya emitido su concepto técnico de ocupación temporal al derecho de vía, la interventoría hará un estudio del documento emitido por el concesionario con el fin de evaluar los criterios que definieron en el concepto técnico. Será la interventoría la encargada de evaluar lo manifestado por la concesión vial y emitir su propio concepto técnico teniendo como base la misma documentación presentada por el solicitante para pronunciarse de

manera favorable o desfavorable a la petición, lo cual manifestara de manera escrita ante el INCO ahora ANI.

Dicho proceso fue modificado por la actualización de la resolución donde todos los participantes del trámite, llámense peticionario, concesionario e Interventoría, suscriben conjuntamente sus conceptos técnicos en los formatos que se encuentran en el Apéndice C y que ilustraré mas adelante

En caso de expresarse por el interventor opinión desfavorable al concepto emitido por el Concesionario, el Gerente General del INCO, de considerarlo necesario, designará a un funcionario o a un tercero experto en el tema para que presente un nuevo concepto técnico sobre la viabilidad de la obra, el cual será definitivo. Del mismo modo se procederá si el concesionario manifiesta su imposibilidad de emitir concepto técnico.

En este punto es donde se resuelve la discordancia de conceptos entre el concesionario vial y la interventoría, ya que comúnmente estos dos hacen conjuntamente el estudio de la documentación del solicitante, obviamente los puntos de vista tienen aspectos importantes como:

- la concesionaria está procurando que el concepto de viabilidad no signifique el tener que corregir posteriormente sus diseños de construcción o mantenimiento
- la interventoría debe tener en cuenta los argumentos de la concesionario que de tener una NO viabilidad valida, no puede concebirse un concepto Favorable para la agencia, de ser así, puede ser hecho de investigacion para las autoridades competentes por intereses de las partes

- por el contrario, puede que por falta de diseños de los tramos en los que se está solicitando el permiso, el concesionario opte negar todas las solicitudes de cualquier naturaleza en vista de que la geometría de la vía puede modificarse en último momento lo cual afectaría las obras realizadas por el peticionario, quien a su vez, podrá exigirle a la agencia que en virtud de la resolución de permiso que le fue otorgada, que sea el Concesionario quien asuma las afectaciones físicas y económicas que al solicitante le produzcan esas modificaciones a la vía. Luego entonces, en vista de que el concesionario opta por negar permisos por incertidumbre, la interventoría podrá otorgar la viabilidad de permiso ante la Agencia con la debida argumentación técnica posible invalidando las razones del concesionario para negarla.

“Los costos que se generen por la viabilización técnica del permiso deberán ser asumidos por el peticionario.” El peticionario deberá adjuntar en su documentación los resultados de las participaciones especializadas en el permiso ya sea de Hidráulicos, geotecnistas, especialistas de tránsito, entre otros que se ven reflejados en la descripción técnica del proyecto, su plan de manejo ambiental y Plan de manejo de tráfico.

3. Otorgamiento del permiso. Surtido este trámite, verificado el cumplimiento de los requisitos aquí señalados y cancelados por el peticionario los costos de viabilización técnica, si los hubiere, el Gerente General del Instituto Nacional de Concesiones concederá el permiso mediante resolución, en el cual indicará claramente las obligaciones a cargo del peticionario y contra la cual procede el recurso de reposición, conforme a lo dispuesto en el Código Contencioso Administrativo.

El INCO, ahora ANI, publicará una resolución de permiso del ministerio de transporte donde le concede al peticionario el permiso de ocupación temporal para la ejecución del proyecto que haya requerido y donde a su vez le exige generar las pólizas de garantía correspondientes a nombre del INCO, ahora ANI de acuerdo con lo estipulado por el artículo décimo primero de la presente resolución.

4. Iniciación de los trabajos. Una vez otorgado el permiso y previo a la iniciación de los trabajos se efectuará una visita técnica con el fin de constatar el estado inicial del sitio y/o estructura a intervenir, de lo cual se dejará constancia en el acta de inicio de los trabajos, suscrita entre el peticionario, el concesionario y un funcionario del INCO y/o de la firma interventora.

Las partes involucradas en el permiso, sea peticionario, concesionario e interventoría, participaran en la suscripción del acta de inicio de los trabajos del permiso, donde se constataran las condiciones iniciales del lugar en vista que desde que el peticionario radico su solicitud hasta la suscripción del acta de inicio hay un tiempo variable en el que el solicitante, terceros o eventos externos pudieron modificar las condiciones del lugar con las que se presentó la solicitud

Los siguientes artículos de la resolución 00063 de 2003 serán de obligatorio cumplimiento y responsabilidad del solicitante, del concesionario vía y de la interventoría

Artículo 2°. La autoridad regional o entidad pública o privada a quien se le otorgue el permiso se compromete a cumplir con las obligaciones que se especifican en los 19 numerales del presente artículo de la resolución (subrayado fuera del texto)

En ningún caso el Instituto Nacional de Concesiones autorizará adosar elementos de soporte ni tuberías a los puentes ni alcantarillas. Así como tampoco autorizará verter aguas de tipo industrial a la carretera. De acuerdo al Parágrafo primero del Art. 2

No obstante, hoy en día aún hay solicitudes que se están gestionando por medio de la resolución 00063 de 2003 pero, está claro que a pesar de que la resolución nombra las normas, reglamentos o leyes aplicables, es de consideración que las citadas son a tiempo del año 2003 para lo cual debe evaluarse teniendo en cuenta la normatividad actual.

Sera responsabilidad de la Interventoría y del Concesionario comunicar por escrito a la Agencia Nacional de Infraestructura antes INCO las novedades al incumplimiento a cualquiera de las especificaciones del artículo 2 de la resolución teniendo en cuenta que se produce una falta a la resolución de permiso otorgada por el Ministerio de Transporte, lo cual puede llevar a un acto administrativo en el que se hagan efectivas las pólizas, se detenga la ejecución del permiso o que la Agencia emita una AUTO en la que se declare la pérdida de ejecutoriedad y el desistimiento de las actividades del permiso otorgado inicialmente. Sin embargo no se ha definido una póliza que obligue al solicitante a ejecutar el objeto del permiso, lo cual permite que el titular del permiso se abstenga a voluntad de ejecutar las obras del permiso que ya fue concedido

4.3 Análisis del contenido y procedimientos de la Interventoría de acuerdo con la Resolución 716 del 2015

El Objeto de la Resolución especificado en el artículo primero como: *“Establecer los requisitos y el procedimiento para el otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la Infraestructura Vial Carretera Concesionada que se encuentran a cargo de la Entidad.”*

El campo de aplicación de la resolución 716 de 2015 se aplica para: *la clase de uso, ocupación e intervención temporal que puede darse en la Infraestructura Vial Carretera Concesionada que se encuentran a cargo de la Entidad y estipulada en el Artículo Quinto de dicha resolución*

En caso de requerirse la instalación de nueva infraestructura de servicios públicos ya sean tendidos de red eléctrica aérea, subterránea, redes de gas natural, fibra óptica, oleoductos, acueductos y alcantarillados en zona de exclusión, ésta deberá ubicarse en lo posible, lo más cerca del límite de la zona de derecho de vía Teniendo en cuenta lo dispuesto en la Ley 1228 del 16 de julio de 2008, sus decretos reglamentarios, y la Ley 1682 del 22 de noviembre de 2013. En ningún caso se permiten los cruces de la infraestructura concesionada, de redes de servicios públicos por vía aérea a excepción de las redes de tendido eléctrico

Para el caso de los pasos urbanos se deberá considerar la competencia de la Agencia Nacional de Infraestructura, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 4 del Decreto

Reglamentario No.2976 de agosto 6 de 2010, de la Ley 1228 de 2008, y demás normas que lo modifiquen o adicionen.

REGULACIÓN, CONTROL Y VIGILANCIA.

Siguiendo los lineamientos del Artículo Tercero: Corresponde a la Entidad, en este caso la Agencia Nacional de Infraestructura, fijar los requisitos que deben satisfacerse para recibir las solicitudes de permiso, revisarlas, estudiarlas, así como decidir su otorgamiento y ejercer, a través del Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones, y/o quien haga sus veces, el control correspondiente respecto de los mismos.

Es responsabilidad del Concesionario Y/O Administrador De La Infraestructura Vial Carretera, la verificación del cumplimiento de las especificaciones técnicas por parte del Titular del permiso y adelantar las gestiones ante las autoridades policivas para impedir la ejecución de obras por parte de terceros sin el permiso respectivo o en contravención a la autorización otorgada por Agencia Nacional De Infraestructura.

La Agencia Nacional De Infraestructura, designará al funcionario o contratista que en conjunto con el Concesionario Y/O Administrador De La Infraestructura Vial e Interventoría ejercerán el acompañamiento de las obras a fin de:

- *Determinar si está cumpliendo con los términos contenidos en el Acto Administrativo que otorga el permiso y/o los demás Actos que se expidan en relación con el respectivo permiso.*

Los incumplimientos que sean evidenciados por la interventoría deberán ser informados por escrito al Concesionario y/o administrador de la infraestructura vial y a la Agencia Nacional de Infraestructura para que se tomen las medidas necesarias y suficientes, policivas (si es necesario) para sancionar los incumplimientos de la ejecución de los términos contenidos en el Acto administrativo

- *Suspender las obras si no se adoptan los procedimientos de ejecución técnicamente adecuados.*

La Interventoría, así como el concesionario y/o Administrador de la infraestructura vial tendrán la potestad de detener el avance de obra en caso de evidenciar que el solicitante del permiso no está ejecutando las actividades objeto del permiso, para lo cual informara por escrito a la Agencia Nacional de Infraestructura para definir las acciones que se tomarán en dicho incumpliendo

- *Verificar que las pólizas se encuentren aprobadas y debidamente actualizadas para la suscripción del Acta de Inicio, Acta de Finalización de las Obras y demás actas que se expidan en relación con el respectivo permiso.*

Para este trámite, la agencia Nacional de Infraestructura ya ha debido enviar al solicitante una comunicación con copia a la Interventoría y al Concesionario y/o Administrador de la infraestructura vial donde manifieste que ha estudiado y aprobado las pólizas presentadas por el solicitante, para llevar a cabo la ejecución de permiso que tuvo que haber tramitado con anterioridad ante la ANI, y que a su vez aprueba que se suscriba entre las partes el formato de acta de Inicio de las obras. Sin embargo, a pesar de que la ANI actualizó el procedimiento de otorgamiento de permiso, no estableció una póliza en la que se obligue al Peticionario (titular de permiso) a ejecutar el objeto del permiso concedido

- *Gestionar que se adelanten o continúen las acciones policivas correspondientes ante las autoridades para impedir la ejecución de obras por parte de terceros sin el permiso respectivo o en contravención a la autorización otorgada por AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.*

La población aledaña a los grandes proyectos de infraestructura vial desconoce la ley y los tramites que son necesarios para hacer sus obras, sin embargo, el desconocimiento no los exime de tener que tramitar los permisos pertinentes y hasta que no se obtengan, queda prohibida cualquier intervención, invasión u ocupación sobre el derecho de vía hasta tanto el solicitante no obtenga la resolución de permiso que lo acredite para ocupar temporalmente la franja del derecho de vía que requiera

- *Requerir en los casos que correspondan al Concesionario para que tase el valor del daño, indique y especifique las causas y la fecha de verificación del incidente (es) lo cual*

deberá ser avalado por la Interventoría y remitirlo al área correspondiente para que se revise y analicen el tema y determinen las acciones judiciales que consideren procedentes.

Es responsabilidad de la Agencia Nacional de Infraestructura requerir el valor del daño, indicar y especificar las causas y la fecha de verificación del incidente (es) que pueden ser provocados por una mala ejecución del permiso al implementar incorrectamente los planes de manejo de tráfico, las descripciones técnicas, los materiales propuestos o los métodos presentados en los documentos de la solicitud.

- *Adelantar junto con la Coordinación del Grupo Interno de Trabajo de Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones, de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, lo correspondiente para dar cumplimiento a lo dispuesto en la Ley 1682 de 2013 que en su Artículo 55 indica “(...) La Policía Nacional de Carreteras será competente para hacer respetar el derecho de vía sobre la Red Vial Nacional. Para el efecto podrá crear zonas de aislamiento y efectuar operativos, sobre las fajas de retiro para ejercer sus diferentes funciones.*

La resolución 716 de 2015 le da potestad a la Policía Nacional para que haga lo pertinente para hacer respetar la franja de derecho de vía. Y para que la policía haga respetar dicha zona, se debe comunicar a la Policía de Tránsito y Transporte para que haga el trámite legal correspondiente para hacer efectiva la protección de la ocupación del derecho de vía sin autorización de la Agencia Nacional de Infraestructura

- *Adelantar junto con la Coordinación del Grupo Interno de Trabajo de Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones, de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, lo correspondiente cuando se determine que el Titular de Permiso y/o Peticionario, no cumple con lo dispuesto en la resolución por medio de la cual se otorga el permiso y/o en lo dispuesto en la presente Resolución.*

Es una responsabilidad fundamental de la Interventoría y del Concesionario y/o Administrador vial comunicar por escrito, en manera física o digital, que el solicitante del permiso tiene inconsistencias, irregularidades o deficiencias en las especificaciones mínimas que debe presentar en su documentación técnica o legal para que pueda otorgarse el permiso de ocupación temporal del derecho de vía

La ejecución o construcción y el mantenimiento de las obras que hacen parte del permiso otorgado es responsabilidad del Titular del Permiso.

TITULAR DEL PERMISO

Según la definición del Artículo cuarto de la resolución: *Será Titular del permiso la Autoridad Regional o Local; la Entidad Pública o Privada; o el particular que sea propietario a cualquier Título del predio o el beneficiario de las obras, quien será responsable ante la Agencia Nacional De Infraestructura y Concesionario (S).*

“PARÁGRAFO PRIMERO: En los casos en que el beneficiario no sea propietario del inmueble, sólo podrá ser Titular del permiso previa autorización para la realización de los trabajos por parte del propietario del predio, quien deberá suscribir la Carta de Compromiso.”

“PARÁGRAFO SEGUNDO: Los permisos para Servicios Públicos o de obras que ejecuten los Municipios y/o Departamentos, únicamente se otorgarán a las autoridades Regionales o Locales y no a los Contratistas”.

Es importante diferenciar este aspecto en el que la Resolución 716 de 2015, difiere de su antecesora, la res. 000063 de 2003, ya que anteriormente las E.S.P. solicitaban a la ANI bajo su nombre los permisos necesarios para la intervención de la infraestructura vial, sin embargo, cuando los permisos se solicitaban durante la etapa de construcción de la vía, ya sea para carretera nueva o rehabilitada, las empresas E.S.P. no se hacían responsables por la reubicación de sus redes sino que se convertía en una responsabilidad directa del concesionario lo cual les genera una serie de actividades no contempladas en la ejecución de sus trabajos; por tal motivo, se reconsideró en la nueva resolución que para los permisos para redes de servicios públicos, deberían ser las autoridades Regionales o Locales las que se encarguen de tramitar el permiso en vez de los contratistas, ya que en caso de hacerse modificaciones sobre los puntos de intervención, los contratistas no se hacen responsables.

“PARÁGRAFO TERCERO: El Titular de Permiso y/o Peticionario, que no cumpla con lo dispuesto en la resolución por medio de la cual se otorga el permiso y/o en lo dispuesto en la presente Resolución NO podrá adelantar y se suspenderán los trámites que se encuentre en

curso ante la Entidad para el otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la Infraestructura Vial Carretera Concesionada a cargo de la Entidad por el término de SEIS (6) meses contados a partir del momento en que sea determinado el incumplimiento por parte del Concesionario (S), avalado por la Interventoría y puesto en conocimiento del titular del permiso y/o petitionerio y del funcionario o contratista que en conjunto con el Concesionario (S) y/o Administrador De La Infraestructura Vial Carretera e Interventoría ejerce el acompañamiento de las obras, y del Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones.”

Es responsabilidad del Concesionario y de la interventoría determinar si el Peticionario y/o titular de permiso está incumpliendo lo dispuesto en la resolución por medio de la cual se otorga el permiso y/o en lo dispuesto en la presente Resolución y tendrá una sanción en tiempo que durará 6 meses en los cuales no podrá adelantar y se suspenderán los trámites que se encuentre en curso ante la Agencia Nacional de Infraestructura; estos casos son muy comunes ya que los solicitantes del permiso inician sus obras sin haber obtenido la resolución de permiso y sin ningún acto aprobatorio para dicha ejecución, en ese caso falta: acta de resolución en la que se concede el permiso al solicitante, la debida aprobación de las pólizas por parte de la ANI y el acta de inicio de los trabajos. Esta falta es muy común cuando un establecimiento comercial pretende establecer toda su infraestructura sobre sus propios predios (lo cual es legal), pero si el diseño que presenta para los accesos y carriles de aceleración y desaceleración presentan observaciones en los estudios del concesionario y de la interventoría, el petitionerio deberá modificar los diseños del proyecto, dicho trámite tarda alrededor de 2 meses, y durante ese

tiempo el solicitante pretenderá poner en funcionamiento su establecimiento y si eso sucede, se deberá tramitar la sanción pertinente.

CLASES DE PERMISO.

La Agencia Nacional De Infraestructura otorgará las siguientes clases de permiso teniendo en cuenta la cobertura del artículo quinto de la resolución:

- La construcción de vías de servicio, accesos.
- Instalación de fibra óptica en infraestructura existente.
- Pasos deprimidos.
- Instalación subterránea de redes de servicios públicos domiciliarios y no domiciliarios y fibra óptica.
- Mantenimiento correctivo de redes de servicios públicos domiciliarios.
- Traslado de postes.
- Canalizaciones.
- Obras destinadas a la seguridad vial.
- Construcción de carriles de aceleración y desaceleración.
- Obras hidráulicas.
- Instalación de radares detectores de velocidad y/o similares.
- Los cierres temporales de vía concesionada, para estudios o exploraciones.
- Acceso y salida a los predios por vehículos de carga para realizar actividades de ingreso o salida de material.
- El uso adicional y el mantenimiento de las redes aéreas de servicios públicos.

En la resolución derogada no se especificaban las clases de permiso posibles ante la Agencia, por lo que el listado anterior evita confusiones con permisos de intervención a los que no aplicaría el permiso de uso, intervención y ocupación temporal.

“Los cierres temporales de vía concesionada, para estudios o exploraciones, así como acceso y salida a los predios por vehículos de carga para realizar actividades de ingreso o salida de material, sin que modifiquen el uso del suelo, requieren el trámite del permiso, allegando únicamente los siguientes documentos (Parágrafo primero del artículo quinto de la Res. 716 de 2015):

- *La solicitud suscrita por el Peticionario”*

El peticionario deberá presentar, así como cualquier otra petición, una carta formal a la Agencia Nacional de Infraestructura, la solicitud de permiso de ocupación para la actividad que requiera anexando de manera física o digital la demás documentación

- *Fotocopia del documento de identidad de la Persona Natural o del Representante Legal de la Persona Jurídica, propietaria y/o beneficiaria de las obras, según se trate y en caso de los trámites que adelanten Autoridades Regionales y/o Locales debe anexar la respectiva Acta de Posesión; En caso que el solicitante sea una autoridad regional o local, el respectivo alcalde o gobernador deberá adjuntar en los documentos el acta de posesión certificada por notario y con una vigencia no mayor a 90 días calendario siempre y cuando este en un periodo de gobierno vigente, en caso de cambios de administración, el Interventor y el Concesionario tendrán la obligación de*

informar sobre la irregularidad a la Agencia para informar que el proceso no tiene viabilidad

- *Certificado de Existencia y Representación legal y/o el documento que la determine en caso de personas jurídicas.* Este trámite debe tener completa validez cuando son empresas de extracción de material las encargadas de tramitar el permiso
- *Descripción del proyecto.* Se analizarán las actividades propuestas por el peticionario, sus metodologías, procedimientos y normas aplicables para garantizar que su solicitud de permiso sea ejecutada, en caso de ser viable, con la mejor calidad posible
- *Plan de Manejo de Tráfico – PMT.* Este documento debe adoptar como mínimo los parámetros del manual de señalización vial vigente, cumplir con las especificaciones del Manual de Diseño Geométrico, tener en cuenta el Tráfico Promedio Diario (TPD), las condiciones sociales, ambientales y los esquemas de señalización adoptados por el Concesionario en su Plan de Operación y mantenimiento del año en curso o el que esté aprobado por la interventoría, cualquier medida adicional será avalada por el interventor y el concesionario
- *Presupuesto en los casos que proceda de lo contrario y para efectos de determinar el monto del amparo de cumplimiento se tomará el monto mínimo establecido para este amparo en el Numeral Primero del Artículo Décimo Primero del presente Acto Administrativo, esto es DIEZ (10) Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes.*

- *Duración*
- *En los casos que corresponda se debe anexar el Registro Único Tributario.*

Después el peticionario deberá otorgar Póliza de Cumplimiento y Responsabilidad Civil Extracontractual en los términos del Artículo Décimo Primero de la Resolución 716 de 2015.

En lo que corresponde en Infraestructura Vial Carretera Concesionada el uso adicional y mantenimiento de las redes aéreas de servicios públicos existentes no requiere el trámite del permiso cuando no se presente intervención de la infraestructura vial ni en la zona de reserva del derecho vía, para lo cual se deberá radicar la respectiva solicitud y presentar copia de la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual General que tenga el peticionario y adelantar el trámite dispuesto en la Resolución No.003722 del 9 de septiembre de 2008 expedida por el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS-. (Parágrafo Segundo del Art. 5º, Res. 716 2015)

El Parágrafo anterior se ha generado confusiones por parte de las empresas de servicios públicos en el sentido de que se malinterpreto la resolución y tuvieron la creencia que para la instalación de redes aéreas de tendido eléctrico u otros no necesitaban permiso; sin embargo, omitieron el “*uso adicional y mantenimiento*”, ignorando eso o tal vez solo siguiendo su proceso interno de gestión de calidad, la ANI remite al concesionario y a la Interventoría la comunicación de las actividades para que se emita concepto técnico de viabilidad pero, es responsabilidad de la Interventoría y del Concesionario poner en aviso a la ANI que la situación que presenta el peticionario solo aplica para redes que estaban existentes antes de ser concesionado el proyecto

de infraestructura vial, por lo que para hacer un tendido de red nueva, deberá atender todos los requisitos de la resolución 716 de 2015

En lo que corresponde a mantenimiento rutinario en Infraestructura Vial Carretera Concesionada de acuerdo a lo dispuesto en esta Resolución el Titular del Permiso deberá informar a la Coordinación del Grupo Interno de Trabajo de Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones perteneciente a la Vicepresidencia de Gestión Contractual, con un mínimo de (20) veinte días antes de la intervención y actualizar para la debida aprobación, la respectiva póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual. (Parágrafo tercero del Art. 5º, Res. 716 de 2015)

Durante el proceso hay clases de permiso que proponen intervenciones con una duración de 10 días calendario, como por ejemplo permisos de cruces subterráneos por perforación neumática; o la adecuación de accesos para ampliar los radios de curva de accesos por circulación de equipos extra dimensionados, en caso de que las actividades sufran un imprevisto, y el tiempo no sea suficiente para solicitar una prórroga ante la Agencia, el peticionario incurrirá en un incumplimiento a la resolución de permiso otorgada, sin embargo, en algunas ocasiones el interventor y el concesionario considerarán si el proceso es consecuente para notificar a la ANI teniendo en cuenta si el retraso del permiso es irrecuperable o definitivamente si el peticionario requiere de una suspensión dependiendo de lo grave que sea el retraso para la ejecución del permiso, por lo que para permisos que se retrasan un 10% o 20% se maneja cierta tolerancia para que el peticionario logre terminar sus actividades

REQUISITOS DE LA SOLICITUD.

De acuerdo con el artículo sexto de la resolución, la solicitud de permiso se puede presentar por escrito dirigida a la Coordinación del Grupo Interno de Trabajo de Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones, de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, suscrita por el propietario y/o beneficiario de las obras o sus Representantes Legales. Cuando el propietario y/o beneficiario de las obras sea un Consorcio o una Unión Temporal, la solicitud deberá estar suscrita por todos los integrantes de dicha fórmula asociativa o por su apoderado debidamente constituido la cual debe contener lo siguiente:

- *Nombre del titular*
- *Dirección de notificación*
- *Correo electrónico de notificación*
- *Teléfono de contacto*
- *Proyecto (s) Vial (s) concesionado (s) en el cual se requiere el permiso*

Así mismo, la solicitud podrá presentarse por parte del solicitante ingresando a la página www.ani.gov.co, y en el link tramite... Diligenciar... (Debe coordinarse lo del número del radicado digital y/o físico para el caso de quienes lo radiquen directamente en la entidad o lo envíe por correo certificado),

Dicha solicitud deberá aportarse acompañada de lo siguiente:

1.- Fotocopia del documento de identidad de la Persona Natural o del Representante Legal de la Persona Jurídica, propietaria y/o beneficiaria de las obras, según se trate y en caso de los trámites que adelanten Autoridades Regionales y/o Locales debe anexar la respectiva Acta de Posesión. En formato PDF editable.

2.- Certificado de Existencia y Representación legal y/o el documento que la determine en caso de personas jurídicas. En formato PDF editable.

3.- Poder debidamente otorgado en los casos que corresponda. En formato Word o formato de origen.

4.- Descripción técnica detallada del proyecto, incluyendo el esquema básico de las obras a construir o trabajos a realizar, la descripción de la maquinaria a emplear en los trabajos, la metodología de la intervención y el análisis de posibles impactos a las vías carreteras junto con su plan de mitigación. En formato Word, PDF Editable o formato de origen.

5.- Identificación principio – fin, del lugar exacto donde ejecutarán las obras objeto de la solicitud del permiso, de conformidad con el sistema de referenciación de la Red Nacional de Carreteras (INVIAS), el cual deberá ser allegado en Archivo shape que detalle la ubicación de la zona del permiso y se debe entregar polígono que encierre toda el área que se va a afectar en coordenadas MAGNA-SIRGRAS disponible en la URL:

<http://www.igac.gov.co/wps/wcm/connect/4b831c00469f7616afeebf923ecdf8fe/adopcion.pdf?MOD=AJPERES> J.

6.- Descripción de la señalización preventiva a adoptar en el sitio de los trabajos durante la ejecución de los mismos, con el plano respectivo, la cual debe cumplir con el manual de señalización vigente para permitir la ejecución de las obras y/o la operación de las mismas según el caso. Para los permisos de la Infraestructura Vial Carretera Concesionada debe anexar además el plan de manejo de tráfico – PMT. Este documento debe ir debidamente firmado por un ingeniero especialista en Tránsito con matrícula profesional vigente y de la cual debe anexar fotocopia. En formato Word, PDF Editable o formato de origen.

7.- Presupuesto de la obra objeto del permiso con todos los ítems de construcción que afectarán la zona del derecho de vía, faja de retiro o área de reserva o exclusión, con todos los ítems de construcción incluidos equipos, materiales, instalación y mano de obra. En formato Word, Excel, PDF Editable o formato de origen.

8.- Cronograma de obra con el plazo estimado (el cual debe determinarse en días calendario o hábiles, semanas meses y/o años) para la ejecución de las obras que afectarán la zona del derecho de vía de la Infraestructura Vial Carretera Concesionada que se encuentran a cargo de la Entidad bajo las extensiones En formato Word, Excel, Project, PDF Editable o formato de origen.

9.- Licencia de construcción otorgada por la Curaduría Urbana o por la Oficina de Planeación del Municipio en cuya Jurisdicción se pretende ejecutar las obras, si la naturaleza de las mismas lo exige. En formato PDF Editable o formato de origen.

10.- Planos de las obras a ejecutar, objeto del permiso que afectará la zona de derecho de vía, faja de retiro o área de reserva o exclusión, en medios físico y digital, a escala 1:1.000, con el sistema de referenciación de la Red Nacional de Carreteras. La copia digital deberá allegarse en formato autocad (DWG) donde se detallen las obras a mínimo 50 centímetros. Los datos en el archivo DWG deben coincidir con el polígono georreferenciado en formato Shape donde se identifica el sitio de la ejecución. Se debe presentar en un archivo comprimido .ZIP

11.- Plan de Manejo Ambiental de las obras objeto del permiso, que incluya, si la naturaleza del mismo lo exige, los permisos para el uso y aprovechamiento de recursos naturales o concepto de viabilidad ambiental sobre la obra a realizar. En formato Word, Excel, PDF Editable o formato de origen.

12.- En los casos que corresponda se debe anexar el Registro Único Tributario. En formato PDF Editable o formato de origen.

13.- En los casos que correspondan la determinación de los mantenimientos rutinarios y la indicación de la periodicidad y su respectiva duración. En formato Word, Excel, PDF Editable o formato de origen.

En todo caso, esto es si la solicitud es física o en línea, la Carta de Compromiso y el poder en los casos que corresponda deberán radicarse ante la Entidad en físico y en original una vez realizada la visita técnica y determinada la viabilidad respectiva por parte del Concesionario (S) y avalada por la Interventoría, en el Link correspondiente sólo deberá seleccionar la opción de comprometerse a presentar esta documentación en el momento antes indicado y bajos los términos que se anuncia a continuación.

14.- La Carta de Compromiso por parte del propietario y del beneficiario de las obras aportada en original, dirigida al Vicepresidente de Gestión Contractual de la Agencia Nacional de Infraestructura, en los siguientes términos:

PERMISOS CARRETERO:

(Nombre del peticionario) se compromete a que en caso que la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y/O CONCESIONARIO (S) requieran ejecutar mejoramientos, ampliaciones y/o construcciones de vías y/o obras complementarias, ajustes en el alineamiento, ampliación y construcción de puentes vehiculares, ampliación y construcción de ciclo-rutas, ampliación y construcción de puentes peatonales, ampliación y construcción de intersecciones a nivel o desnivel, obras de drenaje, obras de sub-drenaje, construcción de andenes o pasos peatonales, atención de emergencias o cualquier otro cambio en la zona utilizada para la ejecución de la obra, lo podrán hacer sin autorización alguna de (nombre del peticionario del permiso), quien a su vez procederá a desplazar las obras ejecutadas por él en el sitio indicado previa verificación y determinación por parte del CONCESIONARIO que se encuentren en la

zona de carretera, por su cuenta y riesgo a los sitios donde la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y/o el CONCESIONARIO ó quien haga sus veces, le indiquen y en el término que se les haya fijado. En caso de que no realice tales adecuaciones, la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, a través del CONCESIONARIO y/o a quien corresponda podrá restituir operación vial en condiciones de seguridad sin que se requiera autorización alguna y repetir contra el Titular, o quien haga sus veces.

Declara que conoce todas y cada una de las condiciones y obligaciones previstas en la Resolución por medio de la cual fija el procedimiento para el otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la intervención de la Infraestructura Vial Nacional a cargo de la Entidad, las cuales acepta y se compromete a cumplir, en especial las previstas en el Artículo Décimo de la presente Resolución.

Adicionalmente en los casos de construcción de accesos, carriles de aceleración y desaceleración, que sea objeto del permiso, se compromete a realizar las labores de mantenimiento que garanticen el perfecto estado de las obras ejecutadas en la zona de derecho de vía, así como a la inmediata intervención en el caso que el Concesionario realice actividades de mantenimiento periódico. En ningún caso se deberá presentar diferencia de nivel entre la calzada concesionada y los carriles de aceleración y desaceleración.

Así mismo se compromete a dejar indemne a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, y al CONCESIONARIO (S), y libres de perjuicios que reclamen terceros y que se sean causados por el traslado de las obras o redes.

Declara que conoce todas y cada una de las condiciones y obligaciones previstas en la Resolución por medio de la cual fija el procedimiento para el otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la intervención de la Infraestructura Vial Nacional Carretera Concesionada, las cuales acepta y se compromete a cumplir, en especial las previstas en su Artículo Décimo.

En los casos de permiso de accesos y carriles de aceleración y desaceleración, en los que haya cambio de propietario del inmueble sobre el que se ejecutaron las obras, la Escritura Pública de Compraventa deberá incorporar como anotación la Carta de Compromiso de que habla el presente Artículo.

Si el propietario y/o beneficiario de las obras es una entidad pública deberá comprometerse a mantener la existencia de disponibilidad presupuestal y a responder a su costa por la custodia, mantenimiento, cuidado y traslado de las obras o redes, sin que para ello sea necesario un requerimiento de tipo judicial.

En los casos de trámite de solicitudes de permiso de uso, la ocupación y la intervención de la Infraestructura Vial Carretera Concesionada, para la construcción de accesos, carriles de aceleración y desaceleración (Parágrafo primero Art.6°, Res. 716 de 2015), se deberán adjuntar adicionalmente los siguientes documentos:

- *Certificado de Tradición y Libertad del Inmueble.*

- *Para el trámite de carriles de aceleración y desaceleración para Estaciones de Servicio debe adelantarse previamente el procedimiento contemplado en la Resolución No.001361 del 4 de abril 2012 expedida por el Ministerio de Transporte.*

En los casos de trámite de permiso para el uso, la ocupación y la intervención de la Infraestructura Vial Carretera para la ubicación de dispositivo de seguridad a través de la instalación de radares detectores de velocidad y/o similares deberán tenerse en cuenta lo siguiente (Parágrafo segundo Art. 6º, Res 716 de 2015):

- *La solicitud será presentada por el Organismo de Tránsito competente de conformidad con lo dispuesto en el Artículo Sexto de la Ley 769 del 6 de agosto de 2002.*
- *En los Trámites que corresponda, debe aportarse certificación expedida por el Ente Territorial respectivo, donde se indique si la ubicación de los mencionados dispositivos de seguridad corresponde al Perímetro Urbano del Municipio y determine la existencia del Organismo de Tránsito en la respectiva Jurisdicción.*

Observaciones Adicionales:

- Los trámites de tendido de red eléctrica deben acompañarse del Contrato de Arrendamiento suscrito con el propietario de la postería existente.
- El peticionario podrá ser notificado por medios electrónicos de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 57 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo

Contencioso Administrativo, caso en el cual deberá manifestar su intención de ser notificado por dicho medio, en el aplicativo dispuesto al finalizar el ingreso de los documentos o diligenciando posteriormente el formato GEJU-F-015 dispuesto para ello o mediante el correo electrónico contactenos@ani.gov.co y/o a través de los medios estipulados en los Artículos 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

- En caso de que el Titular del Permisos requiera modificación y/o prórroga del mismo deberá allegar los documentos respectivos que justifiquen la solicitud.
- Los documentos que corresponden a los Numerales 4, 6, 7, 8 y 10 del presente Artículo, deben ser elaborados por una persona natural con título de ingeniero en transporte y vías o ingeniero civil, con matrícula profesional vigente o por una persona jurídica cuya actividad corresponda a estudios de ingeniería civil o de transporte y vías (en este caso deberá estar avalado por un ingeniero en transporte y vías o civil, con matrícula profesional vigente).
- Los planos deben venir comprimidos en ZIP y toda la documentación debe estar contenida en máximo 7 megas.
- La plataforma recibe cada documento independiente, por lo tanto no hay necesidad de compilarlos en una sola carpeta en ZIP, por lo tanto, dependiendo de la clase de permiso, la plataforma presentara una lista de documentos necesarios para que la solicitud de permiso pueda ser radicada ante la agencia. Para mayor ilustración ver el Apéndice C

La solicitud de permiso para el uso, la ocupación y la intervención de la Infraestructura Vial Carretera Concesionada deberá presentarse en concordancia con lo establecido en la normatividad vigente, en especial con lo contenido en La Ley 1228 de 2008 y sus Decretos reglamentarios, Ley 1682 de 2013, el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras, el Manual de Señalización Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carretas y Ciclorrutas de Colombia, la Norma Sismoresistente 2010 NSR-10, las Normas de Ensayos de Materiales, las especificaciones técnicas aplicables a cada proyecto de concesión en particular, o cualquiera que las reemplace, sustituya o complemente.

Las solicitudes en medio físico deberán allegarse en carpeta celuguia blanca y tamaño oficio foliada con esfero de mina negra en la parte superior derecha de la hoja, los planos deben presentarse en físico y una copia en DVD, e, impresos y enrollados, no doblados. (Parágrafo quinto, Art. 6°)

De conformidad con lo establecido en el Artículo 15 del Decreto No.019 del 10 de enero de 2012, la Entidad podrá realizar la consulta ante entidades encargadas de expedir los certificados de Existencia y Representación Legal de las Personas Jurídicas y los Certificados de Tradición y Libertad de Inmuebles, siempre y cuando se cuente con las condiciones y conexiones respectivas con dichas Entidades.(Parágrafo sexto, Art. 6°)

Una vez radicada la solicitud del permiso se asignara un número de expediente, el cual se deberá relacionar a lo largo del trámite. (Cuando se incluya nueva información, se complemente o alleguen pólizas)

Procedimiento para la expedición del acto administrativo que resuelve la solicitud.

La Coordinación del Grupo Interno de Trabajo de Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones perteneciente a la Vicepresidencia de Gestión Contractual, revisará si la solicitud cumple con los requisitos establecidos en el Artículo Sexto de la Resolución y podrá requerir al peticionario para que complemente la información, siguiendo los lineamientos del artículo séptimo de la resolución 716.

Posteriormente procederá a su remisión al Concesionario (S), y a la Interventoría respectiva, con el propósito de que el primero emita el Concepto Técnico, Operativo y de Viabilidad del uso, la ocupación y la intervención temporal para los trabajos a realizar y el segundo se pronuncie frente al Concepto dado por el Concesionario e incluya el análisis jurídico respectivo y/o presente las observaciones correspondientes.

Una vez recibida la documentación, el Concesionario (S) realizará una visita técnica al sitio de las obras con participación de la Interventoría del Proyecto y se emitirá el Concepto Técnico Operativo y de Viabilidad en un término no superior a (10) días. Igualmente se deberá pronunciar en caso de solicitud de modificación, prórroga y/o en los demás casos que correspondan.

Para llevar a cabo el procedimiento anterior es necesario el diligenciamiento del formato gscp-f-201 Acta de Visita técnica y el gscp-f-196 Concepto Técnico versión 2 en un término de 10 días **hábiles**; sin embargo, la resolución propone que la interventoría se pronuncie frente al

concepto técnico dado por el Concesionario e incluya el análisis jurídico respectivo, pero los formatos mencionados requieren que las partes involucradas participen y firmen en común acuerdo las consideraciones tomadas durante la evaluación de la solicitud de permiso, por lo que la celebración del acta de visita y concepto técnico será una actividad conjunta; se recomienda: que en caso de que la interventoría considere que su concepto de permiso es diferente al emitido por el concesionario, deberá abstenerse de firmar las actas diligenciadas por el concesionario y tramitar por aparte los formatos donde exprese su propio concepto técnico justificando la no viabilidad de la solicitud

Verificada la información proporcionada por el solicitante, el CONCESIONARIO (S) podrá fijar el costo de las actividades por emisión del Concepto Técnico, Operativo y de Viabilidad. La fijación del costo de tales actividades se comunicará por escrito al petitionerario en los términos establecidos en los Artículos 11 y siguientes del Decreto Ley 01 de 1984 hasta que se expida la Ley Estatutaria sobre el derecho de petición, momento en el cual empezara a regir ésta última (Art 7°, Res.716 de 2015).

El Concepto Técnico, Operativo y de Viabilidad de la ocupación y de los trabajos a realizar deberá contener como mínimo y como resultado de la revisión de los documentos allegados por el petitionerario:

- La descripción de las obras a ejecutar; la cual debe ser precisa, con un alcance claro y una metodología lógica y consecuente para alcanzar el objeto del permiso

- La identificación exacta del sitio de las obras, de acuerdo con la referenciación de PR's del INVIAS, en ningún caso se aceptarán referenciaciones a puntos no establecidos formalmente, como por ejemplo: “a 200 metros de la intersección de...”, “100 metros antes de la tienda de chucho”, o puntos de referencia de construcción, rehabilitación o mantenimiento de la vía colindante
- El valor de las obras a ejecutar en el espacio público estipulando el costo de reposición de la zona de intervención en caso de cualquier eventualidad con base en precios comerciales locales, ya que el solicitante se hace responsable en la carta de compromiso a mantener la existencia de disponibilidad presupuestal y a responder a su costa por la custodia, mantenimiento, cuidado y traslado de las obras o redes.
- El resultado de la visita técnica al sitio de las obras, donde debe anexarse el formato gcsp-f-201 debidamente diligenciado por el Concesionario e interventoría y firmado por las partes, incluido el peticionario.
- Las especificaciones técnicas para la intervención y recuperación de la carretera, según corresponda debidamente sustentado.
- El costo anual de operación del paso a nivel objeto del permiso que debe ser sufragado por el propietario y/o beneficiario del mismo, el cual deberá ser operado por parte del concesionario.

- Las instrucciones para el mantenimiento y la rehabilitación de las obras objeto del permiso donde el peticionario debe especificar cada proceso por tipos de obra desarrollada
- Indicar los permisos que la Entidad haya otorgado y que tengan relación con el trámite en curso, así como el estado en que se encuentran los mencionados permisos, donde es común en Estaciones de Servicio, las cuales deben tener permiso de ubicación por resolución o sitios de permiso que ya se les ha ejecutado alguna ejecución y que actualmente requieran una modificación, en caso contrario, si la Agencia ha declarado anteriormente la no ejecutoriedad de un permiso anterior, deberá relacionarse en el formato de concepto técnico
- El valor de reposición de la infraestructura por eventualidades ocurridas como consecuencia de la intervención en las zonas objeto del permiso, en el cual el concesionario llevará a cabo la evaluación de las posibles afectaciones de la vía para lo cual establecerá un monto en pesos colombianos no inferior a 50 SMMLV
- La lista de chequeo de los documentos allegados, verificando efectivamente que cada documento presentado es legalmente válido y que se encuentra vigente en el momento del trámite del permiso ante la Agencia, por lo tanto el documento será válido teniendo en cuenta la fecha de radicación de la solicitud ante la Agencia

- Observaciones al cronograma de obras, el cual debe ser consecuente a la magnitud de los trabajos objeto de la solicitud de permiso ya que se debe contemplar si habrán cierres de carril, implementación de Planes de manejo de tráfico, retiro de escombros, además de que la programación de las actividades sea coherente, además de que se debe presentar un gráfico formal y bien estructurado de las actividades

Para cualquier efecto deberán tenerse en cuenta los Manuales, Especificaciones y la Normatividad Aplicable.

No obstante lo anterior, “si el Concepto Técnico, Operativo y de Viabilidad del Concesionario (S) Y/O Administrador Del Corredor Vial no es compartido por la Interventoría o si El Concesionario (S) no rinde el Concepto Técnico, Operativo y de Viabilidad dentro del término fijado en la presente Resolución, la Agencia Nacional De Infraestructura, a través del Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones y/o quien haga sus veces con el apoyo de la supervisión del proyecto vial realizará en la sede de la Interventoría ubicada en la zona del proyecto, una reunión que deberá realizarse en un plazo no superior a diez (10) días a partir del vencimiento del plazo dado al Concesionario (S) y/o Administrador Del Corredor Vial para emitir su Concepto Técnico, Operativo y de Viabilidad. A dicha reunión deberá asistir el Concesionario (S) y/o Administrador Del Corredor Vial, la Interventoría, el Apoyo a la Supervisión del Proyecto y el Titular del Permiso, en la cual expondrán las observaciones que se hayan suscitado frente al trámite (es) de permiso (s) por parte del Concesionario y/o Administrador Del Corredor Vial, la Interventoría y/o el Titular.” (Art 7°. Res 716 de 2015)

A esta altura del proceso, la reunión propuesta por la Agencia requiere de un cumplimiento en un plazo estipulado de 10 días en los que por cuestiones de logística y desplazamiento dificulta su ejecución en las instalaciones de la interventoría de cada proyecto, en un caso puntual, en el Contrato de concesión N001 de 2010 – Proyecto Vial Ruta del Sol Sector 2, nunca se ha realizado dicha reunión, por lo que la ANI ha preferido hacer los requerimientos vía correspondencia y esperar a que el trámite se realice, pero, en llegado caso de que de ninguna forma se llegue a un acuerdo entre las partes, la interventoría tendrá la responsabilidad de informar a la ANI sobre el proceso y solicitar que se lleve a cabo la reunión ya que al fin y al cabo es la Agencia la encargada de conceder el permiso de ocupación temporal

En caso de no resolver conjuntamente las observaciones, el Coordinador del Grupo Interno de Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones con el Apoyo de la Supervisión decidirá, la posición definitiva la cual debe ser aceptada por el Concesionario (S) y/o Administrador Del Corredor Vial, la Interventoría y el Titular del Permiso.

El Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones, de acuerdo a los soportes técnicos, informes, presentaciones y demás documentación del trámite (es) de permiso (os), y caso que lo considere, tendrá un tiempo no superior a cinco (5) días para adoptar la decisión que al efecto corresponda o podrá hacerlo al finalizar la sesión.

Una vez definido lo anterior, se remitirá a la Vicepresidencia Jurídica de la Agencia Nacional de Infraestructura para lo correspondiente a través de los Grupos Internos de Trabajo de

Asesoría Gestión Contractual 1 y 2 y posteriormente se procederá a la expedición el Acto Administrativo que resuelve la solicitud, el cual se notificara de acuerdo al medio definido por el Peticionario.

La fase final de la viabilidad de permisos de ocupación temporal culmina cuando la Agencia Nacional de Infraestructura emite la resolución que concede al peticionario la viabilidad de ejecución del objeto del permiso.

Las siguientes procedimientos del Concesionario y la interventoría estarán plenamente ligadas al cumplimiento de los demás artículos de la resolución 716 de 2015 en lo que compete a:

- Contenido del Permiso: La ANI emitirá la resolución con la que concede el permiso de ocupación para la solicitud del peticionario donde se darán todos los lineamientos legales que el titular de permiso debe cumplir a cabalidad.
- Vigencia, Prórroga y modificación del permiso: Como cualquier obra de construcción, la ejecución del objeto del permiso está sujeta a factores que pueden alterar la normal ejecución del proyecto para lo cual la ANI propuso los formatos de Suspensión de obra y reinicio de actividades, los cuales están dentro del sistema de gestión de la Agencia Nacional de Infraestructura con los códigos gcsp-f-193 y ygcsp-f-194 respectivamente. Sin embargo, para solicitar una prórroga, el titular de permiso deberá obligatoriamente radicar ante la ANI una solicitud formal de prórroga que será remitida al Concesionario y

a la Interventoría para dar concepto técnico y evaluación de las razones del titular del permiso

- las obligaciones del titular del permiso: donde además de cumplir con toda la normatividad vigente, el solicitante debe cumplir completamente con las 15 obligaciones específicas que requiere la Agencia las cuales pueden apreciarse en todos los numerales del Artículo Décimo de la Res. 716 de 2015
- las garantías y seguros: Las cuales deberán tener en cuenta las características mínimas descritas dentro del artículo décimo primero de la resolución
- Ejecución de las obras: Será deber del Concesionario como de la Interventoría suscribir el Acta de Inicio de la ejecución de las obras objeto del permiso dentro de un plazo no superior a seis (6) meses contados a partir de la aprobación de las pólizas. Si el Titular del permiso no inicia la ejecución de las obras dentro de tal término, se podrá declarar la Pérdida de Ejecutoriedad y deberá tramitarse nuevamente la solicitud, sin perjuicio de que la AGENCIA haga efectiva la garantía de cumplimiento. El Concesionario, la Interventoría, Funcionario o Contratista y el Titular del permiso suscribirán el acta de inicio de obra, el Acta de Finalización de obra y las demás que se expidan en virtud del permiso. Para el Acta de Finalización de obra el Titular del permiso deberá entregar la siguiente información: Objeto del permiso, Alcance de las obras, Descripción general de los trabajos realizados, Relación de accidentes e incidentes, Registro fotográfico, Registro y certificados de calidad de los materiales utilizados, Planos Record de la obra,

Indicando las abscisas y detalles definitivos de la misma. En medio digital georreferenciados, Actualización de la vigencia de la póliza de estabilidad y calidad de la obra.

- Los aspectos técnicos de la ejecución y recuperación de los carreteras nacionales concesionadas donde el Titular del permiso está obligado a tener en cuenta las dieciséis (16) especificaciones enumeradas en el Capítulo II Artículo Décimo tercero de la resolución
- La Cesión de los permisos: La resolución anterior (000063 de 2003) no contemplaba que el permiso provisional otorgado no puede cederse ni traspasarse sin autorización escrita del Instituto Nacional de Concesiones de acuerdo al Parágrafo 2º; posteriormente, la resolución 716 de 2015 permite la cesión del permiso siempre y cuando se cuente con el concepto técnico del concesionario e interventoría que la Agencia Nacional de Infraestructura tendrá a consideración para la aprobación de la solicitud en la cual el Titular podrá realizar la cesión total del mismo, con la anuencia de la ANI, previo Concepto Técnico, Operativo y de Viabilidad del Concesionario y de la Interventoría. Al efecto, la ANI proferirá un Acto Administrativo indicando los términos en que el cesionario asume el permiso. Una vez ejecutoriada la Resolución de reconocimiento de la Cesión, el cesionario del permiso deberá otorgar nuevas garantías, en los términos indicados por la Agencia

- La revocatoria del permiso: en la Resolución de autorización podrá ser revocada por la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA por las causales y los términos establecidos en los Artículos 93 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

4.4 Identificar los inconvenientes que se presentan durante el desarrollo de las funciones asignadas por la Agencia en lo que compete a los trámites de permisos de uso, intervención y ocupación temporal

Algunos de los inconvenientes identificados durante el procedimiento de los trámites de permisos de uso, intervención y ocupación temporal de la resolución 716 de 2015 y que proponemos que la Agencia haga claridad en cómo atender dichos casos como por ejemplo:

- Hacer cumplir a una empresa prestadora de servicios públicos que no está avalada para tramitar permisos de ocupación temporal a que desista de su solicitud y transfiera esa responsabilidad a la entidad territorial que debe ser el titular del permiso, ya que en algunos casos no se ha dado viabilidad a la solicitud y la ESP sigue insistiendo en que la ANI está obligada a concederle el permiso acogiéndose a la ley 142 de 1994 pero ignorando la prohibición de la ley 1228 de 2008, además al ESP argumenta que el contrato de instalación de red de servicios ya fue adjudicado y la plata entregada para su ejecución pero que por el trámite con la Agencia, la ejecución está suspendida; ejemplo Proviservicios ESP y Metrogas ESP

- La construcción de accesos de establecimientos comerciales que pretender construir carriles que invaden las franjas del derecho de vía que están en frente de predios vecinos y estropean el libre acceso de los demás vecinos de la vía; Ejemplo EDS El Amarillo (San Alberto, Cesar), EDS la Gomez (Sabana de Torres)
- Planos de diseños técnicos que pueden presentar falencias al no especificar detalles como: curvas de nivel, perfiles, obras de drenaje alledañas, al igual que el inventario de elementos de la vía que se encuentran en el sector proyectado de las obras como elementos de contención, obras de drenaje (Tuberías, box, cunetas y pontones) y canales naturales, afectaciones en las marcas viales y demarcación horizontal, cambios en la señalización vertical y el impacto ambiental; Caso Proviservicios ESP
- Aprobar o no planos que no cuenten con la firma legal de un ingeniero o arquitecto responsable de la descripción técnica; ejemplo: EDS La Esmeralda, sector de la Payoa, Santander
- La descripción técnica de los trabajos no contempla en sus planos la futura construcción de un par vial o modificaciones en la geometría de la vía existente y se presenta la condición actual de la vía sin tener en cuenta que se está ejecutando un contrato de concesión vial proyectado a construir, modificar y rehabilitar la vía

de carretera concesionada; ejemplo: Caso Proviservicios: instalación de red de gas natural a lo largo de más de 13 km de vía concesionada

- La resolución 716 de 2015 limita los tiempos de respuesta del Concesionario y la interventoría para dar agilidad al trámite, sin embargo, no limita el tiempo de respuesta en el que la ANI debe comunicarle al peticionario si fue aprobada su solicitud o no, por lo tanto el titular de permiso no tiene manera de exigir a la Agencia una pronta respuesta de su solicitud, lo cual hace creer los solicitantes que las demoras residen en el Concesionario y la Interventoría
- Las licencias ambientales son exigidas pero los solicitantes afirman que la ANLA les comunica que no requieren de licencia ambiental, para lo cual, el concesionario y la Interventoría exigen al solicitante que la Entidad ambiental competente en la región emita una comunicación en la que certifique que el solicitante no requiere de plan de manejo ambiental para las actividades del objeto de permiso, en tal caso, los solicitantes optan por armar un plan de manejo de ambiental que NO está avalado por la entidad competente pero que cumple con el requisito de presentarlo
- Los presupuestos de obra deben estar enfocados a las actividades de uso, intervención y ocupación temporal de la infraestructura vial de carretera concesionada ya que en algunos casos, el solicitante envía los costos de TODAS las actividades que pretende hacer sobre su predio y que por efectos del

procedimiento de otorgamiento de permiso no son consecuentes con el estudio de la documentación.

- El tiempo para la presentación de las actas de suspensión es de mínimo 15 días hábiles cuando hay permisos que en su cronograma argumentan que se ejecutarán en 10 días calendario, ahora bien, ¿Qué hacer cuando por ejemplo el titular de permiso, por una situación ajena a su voluntad, se atrasa en la ejecución del objeto de permiso, donde para prorrogar debe presentar la solicitud 10 días antes de finalizar el tiempo de permiso y que solo se le otorgara por el 50% del tiempo inicial solicitado y para suspender tendría que suscribir el acta de suspensión antes del acta de inicio?; ejemplo: acueducto sabana de torres, donde haciendo un cruce subterráneo tuvo un problema con su equipo de perforación y tuvo que suspender trabajos por 15 días mientras lograba hacer la reparación del equipo con un repuesto que no conseguía
- Se han aceptado cambios en la geometría de los carriles de aceleración y desaceleración argumentando que la topografía o condiciones del lugar impiden implementar los carriles completos o por velocidad de circulación del sector; Ejemplo: Restaurante, lavadero y hotel Freeway, donde también influyó que el titular de permiso era hermano del entonces alcalde de Sabana de Torres, Santander

- Los planes de mantenimiento no se contemplan y se exige que el titular de permiso se comprometa a mantener sus obras ejecutadas, tanto en demarcación, señalización, limpieza, rehabilitación, estado del pavimento, franjas ambientales, cuerpos de agua y rocerías (en los casos que aplique)
- Qué hacer cuando la ejecución de un permiso que fue otorgado por medio de la 000063 de 2003 y que por dicha resolución no tenía un tiempo reglamentario para ejecutarse, se ejecutó años después en el mismo punto donde recientemente fue aprobada por la agencia modificaciones en el proyecto, por ejemplo: construcción de retornos, áreas de servicio, pasos elevados o puentes peatonales, ejemplo: Carriles de acceso de la EDS Los Lagos Pits, los cuales quedaron construidos debajo de puente peatonal aprobado por la Agencia 2 años después de que concedió permiso al titular de la EDS
- El titular de permiso es propietario de 2 o más EDS continuas (menos de 500 metros) ya sea sobre el mismo costado de la vía o sobre ambos lados; Ejemplo: EDS Jennifer con surtidores a ambos lados de la vía que se logró hacer que el solicitante separara las estaciones en Jennifer I y Jennifer II
- Una estación de Servicio queda ubicada precisamente en medio de un retorno, quedando así ubicada sobre el separador central, teniendo en cuenta que era una EDS que existía antes del desarrollo del contrato de Concesión; ejemplo EDS puerto Serviez.

- Resoluciones concedidas con más de una clase de permiso que son aprobados y que al final el titular ejecuta lo que le conviene y luego declara que no están en capacidad presupuestal de ejecutar las demás actividades ejemplo: Caso Petronorte, San Alberto Cesar.
- Hacer que las entidades territoriales tomen responsabilidad en la protección de la zona del derecho de vía de acuerdo con los lineamientos de la ley 1228 de 2008 ya que continuamente se evidencian invasiones ilegales sobre el derecho de vía que son notificadas a los invasores en compañía de la policía de carreteras y se copia la notificación a los alcaldes del municipio correspondiente, los cuales no toman medidas para proteger el área del derecho de vía

Capítulo 5. Conclusiones

Se propone a las Interventorías de concesiones vial del modo carretero el incluir dentro de su manual de funciones el procedimiento de gestión de permisos de uso, intervención y ocupación temporal presentado en el Apéndice A para cumplir con la responsabilidad otorgada por la Agencia Nacional de Infraestructura en los tiempos estipulados

El no atender dicha solicitud de la Agencia en vista de que es una obligación contractual, hará que el Interventor se haga merecedor de sanciones por incumplimiento de sus funciones

Los formatos de la Agencia anexos en el Apéndice C permitirán que la Interventoría y el concesionario trabajen de una manera mancomunada evitando los criterios adversos y procurando tener una base firme para defender su concepto técnico ante un reclamo del petionario o una solicitud de justificación de la ANI

Actualmente las entidades territoriales no le dan la importancia necesaria a las invasiones ilegales al derecho de vía a pesar de que el decreto 2946 da potestad a la policía para proteger el derecho de vía nacional

Con la implementación de la resolución 716 se regularon los plazos en tiempo de los trámites de los solicitantes de permiso, así como también los de los Concesionarios e Interventorías para que las gestiones no queden en *stand by* tal como ocurría con su predecesora: la Res. 000063 de 2003,

Anteriormente las E.S.P. solicitaban a la ANI bajo su nombre los permisos necesarios para la intervención de la infraestructura vial, sin embargo, se reconsideró en la actualización de la resolución que los permisos para instalación redes de servicios públicos, deberían ser las autoridades Regionales o Locales las que se encarguen de tramitar el permiso en vez de los contratistas, ya que en caso de hacerse modificaciones sobre los puntos intervenidos, los contratistas no se hacen responsables

Capítulo 6. Recomendaciones

Se propone que las interventorías de proyectos de infraestructura vial de carreteras concesionadas en Colombia implementen este procedimiento para gestión de permisos de uso, intervención y ocupación temporal sobre el derecho de vía de carreteras concesionadas en Colombia para que logren cumplir con las responsabilidades asignadas por la ANI en el proceso de otorgamiento de dichos permisos

Se recomienda hacer un inventario predial del vecinos de la vía, donde se establezcan todos los establecimientos comerciales y EDS que operen en la carretera del proyecto para tener un análisis inicial del estado legal de cada ocupación, y tener un precedente de los lugares donde se pretenda usar, ocupar o intervenir la infraestructura vial de carretera concesionada

Solicitar a la Agencia que se haga claridad en los casos inconvenientes que se han identificado a la fecha e invitarlos a asesorar a los Concesionarios y las Interventorías en estos casos que tienen tantas variables por evaluar y que no basta con un check list de cumplimientos para emitir conceptos técnicos de viabilidad

Tener en cuenta todos los agentes ambientales involucrados en los objetos de permiso, desde el uso del suelo, cuerpos de agua, la generación de gases, el manejo de residuos sólidos, de sustancias químicas, la protección de la fauna, flora y de las comunidades aledañas.

La Interventoría debe llevar un registro total de los tramites de cada permiso solicitado por la Agencia, compilar sus antecedentes y conceptos que se hayan emitido durante el proceso con una argumentación sólida en el ámbito técnico y legal

No se recibirán anexos ni modificaciones de la documentación de permiso que provengan de fuentes externas a la Agencia, ya sea del solicitante o sus colaboradores, ya que el encargado de solicitar conceptos técnicos y de conceder permisos de ocupación temporal es únicamente la Agencia Nacional de Infraestructura

Toda solicitud de concepto técnico se recibirá por medio de una comunicación formal o por vía correo electrónico certificado de la Agencia dirigido al Concesionario y a la Interventoría.

Llevar registro fotográfico completo y fechado de la gestión del permiso de ocupación desde la visita técnica hasta la finalización de las obras del permiso

Notificar a la ANI de manera inmediata cualquier irregularidad que se evidencie durante todas las etapas del proceso, ya sea desde que se allega la información del peticionario, hasta los documentos de la entrega final para suscribir el acta de terminación

Gestionar el Certicámara es un requisito opcional para los concesionarios y las interventorías, ya que radicar los conceptos o respuestas a la Agencia de manera física tiene igual

validez en la gestión, de igual forma, el medio digital ahorra tiempo y recursos el cual puede significar una mayor eficiencia en el proceso

Referencias

Acosta, O. L., Rozas, P., & Silva, A. (2008). Desarrollo vial e impacto fiscal del sistema de concesiones en Colombia.

Resolución 000063. Ministerio de Transporte de la Republica de Colombia, Bogotá, Colombia, 09 de octubre de 2003.

Resolución 716. Diario Oficial 49537 Republica de Colombia, Agencia Nacional de Infraestructuras, Bogotá, Colombia, 08 junio 2015.

Decreto 2976. Ministerio de Transporte de la Republica de Colombia, Bogotá, Colombia 06 de agosto de 2010

Ley 1228. Diario Oficial 47052 Republica de Colombia, Ministerio de Transporte, Bogotá, Colombia, 06 de julio de 2008

I. Osorio, “Reseña histórica de las vías en Colombia”. *Ingeniería Solidaria*, vol. 10, n.º 17, pp. 183-187, en.-dic., 2014. doi: <http://dx.doi.org/10.16925/in.v10i17.880>

Baray, H. L. Á. (2006). *Introducción a la metodología de la investigación*. Juan Carlos Martínez Coll.

Apéndices

Apéndice A. Procedimiento para el otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial de carretera concesionada por parte de la interventoría

Ver archivo adjunto

Apéndice B. Presentar los procedimientos de gestión de permisos de ocupación temporal que debe emitir la interventoría cuando los requerimientos son por la vía física o virtual (Plataforma de permisos de la Agencia)

Ver archivo adjunto

Apéndice C. Formatos entregados por la Agencia Nacional de Infraestructura para gestión de permisos de ocupación temporal al derecho de vía

Ver archivo adjunto