

OPINIONES, SUGERENCIAS, PROPUESTAS ALTERNATIVAS Y/U OBSERVACIONES AL PROYECTO DE ACTO ADMINISTRATIVO POR MEDIO DEL CUAL SE COMPARA UN PROYECTO DE APP DE INICIATIVA PUBLICA CON UN PROYECTO DE APP DE INICIATIVA PRIVADA PARA EL CORREDOR VIAL LA PAILA - CAJAMARCA

No	REGISTRO ANI	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
1	<p>iprivadas@ani.gov.co 11-12-2013 – 03:02:11 pm</p>	<p align="center">Movimiento Pro Defensa del Trazado de la Doble Calzada Calarcá – El Caimo – La Tebaida – El Alambrado – La Paila</p>	<p>A. Como procuran destacar en la consideración 1° del proyecto que la Asociación Publico Privada de Iniciativa Privada "... no requiere desembolso de recursos públicos.", no se debe encubrir que la inversión realizada por el privado le será retribuida con el derecho a incrementar los peajes existentes, construir nuevos peajes y/o la explotación económica del proyecto, la infraestructura y sus servicios; y que por ende se presentara un impacto negativo social y económico de gran magnitud en la población Quindiana. Retribución que en un departamento tan pequeño, donde diariamente se desplaza su población de un municipio a otro, se verá reflejado en el costo del transporte de pasajeros por motivos laborales, de estudio, de abastecimiento de insumos y servicios, de turismo, de comercialización de productos agropecuarios, de transporte de carga, entre muchos otros. Se verá afectada desde la economía familiar hasta la industrial</p>	<p>El artículo 10 del Decreto 1467 de 2012, por medio del cual se reglamenta la Ley 1508 de 2012, define Desembolsos de recursos públicos así:</p> <p><i>"Artículo 10. Desembolsos de recursos públicos. Los desembolsos de recursos públicos al que hace referencia la Ley 1508 de 2012, se entienden como erogaciones del Tesoro Nacional provenientes del Presupuesto General de la Nación, del Presupuesto de las Entidades Territoriales, entidades descentralizadas o de otros Fondos Públicos, tales como el Sistema General Regalías.</i></p> <p><i>Para los efectos previstos en la Ley 1508 de 2012, los recursos generados por la explotación económica del proyecto no son considerados desembolsos de recursos públicos.</i></p> <p><i>Los desembolsos de recursos públicos estarán condicionados a la disponibilidad de la infraestructura, al cumplimiento de Niveles de Servicio y Estándares de Calidad de los servicios prestados y no a los insumos necesarios para la prestación de los mismos".</i></p> <p>De esta manera, se establece que el proyecto de Iniciativa Privada planteado por el Originador sin demandar desembolso de recursos públicos se refiere a no requerir erogaciones del presupuesto nacional para la ejecución del proyecto. Las retribuciones que necesariamente están incorporadas en el desarrollo del mismo, devienen como un derecho expresamente establecido a favor del agente privado de conformidad con lo establecido en el artículo 5° de la Ley 1508 de 2012, como el derecho al recaudo de recursos por la explotación económica del proyecto y que está condicionado a la disponibilidad de la infraestructura, al cumplimiento de niveles de servicio y estándares de calidad en las distintas etapas del proyecto.</p> <p>En forma distinta ocurre en la APP de Iniciativa Pública, en la que para el desarrollo del proyecto, la ANI puede comprometer o afectar recursos de su presupuesto o presupuestos futuros de gastos vía vigencias futuras por el tiempo de duración del proyecto, e igualmente dicha retribución está condicionada a lo señalado en el artículo 5° de la Ley 1508 de 2012, ya mencionado. También puede presentarse el caso de iniciativas privadas que requieran del desembolso de recursos públicos para lo cual deberán sujetarse a lo previsto en la norma en cuanto a límites.</p> <p>Por otra parte se hace necesario aclarar al observante que cuando se desarrolla una APP sea de origen público o sea de origen privado, el valor de los peajes obedece al resultado de un estudio de mercado (demanda y tráfico), un estudio financiero,</p>

OPINIONES, SUGERENCIAS, PROPUESTAS ALTERNATIVAS Y/U OBSERVACIONES AL PROYECTO DE ACTO ADMINISTRATIVO POR MEDIO DEL CUAL SE COMPARA UN PROYECTO DE APP DE INICIATIVA PUBLICA CON UN PROYECTO DE APP DE INICIATIVA PRIVADA PARA EL CORREDOR VIAL LA PAILA - CAJAMARCA

				<p>jurídico y técnico que determinará si para la ejecución del mismo se necesita la instalación de nuevas casetas y/o si el valor de los peajes existentes requieren de un reajuste, tal como se puede observar en los APPs de origen público que en la actualidad se encuentran en proceso de licitación.</p> <p>De esta manera se plantean las claras razones que tiene la Entidad para considerar adecuado escoger el proyecto de APP de iniciativa privada que no requiere desembolso de recursos públicos, frente al de iniciativa pública que si los requiere, porque bajo el esquema de iniciativa privada no se compromete el cupo para la asunción de obligaciones con cargo a apropiaciones de Vigencias Futuras en el presupuesto de gastos de inversión de la ANI.</p>
2	<p>iprivadas@ani.gov.co 11-12-2013 – 03:02:11 pm</p>	<p>Movimiento Pro Defensa del Trazado de la Doble Calzada Calarcá – El Caimo – La Tebaida – El Alambrado – La Paila</p>	<p>B. De acuerdo a lo manifestado en la consideración N° 6 del proyecto, se deduce que como mínimo, tanto a FONADE, responsable de la estructuración del proyecto de Asociación Publico Privada de Iniciativa Publica que viene adelantando la ANI, como al proyecto de Asociación Publico Privada de Iniciativa Privada presentado por la Organización de Ingeniería Internacional SA Grupo Odinsa S.A., se les otorgo el concepto de favorabilidad en la etapa de prefactibilidad y conforme lo señala el inciso tercero, parágrafo 1, articulo 2, del Decreto 100 del 2013 del Departamento Nacional de Planeación, el cual modifica el artículo 19 del Decreto 1467 del 2012; señalado lo anterior manifestamos que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La comunidad del departamento del Quindío desconoce en qué fecha se otorgó el concepto de favorabilidad a la iniciativa pública. • A fecha de hoy, en el departamento del Quindío no se han realizado concertaciones, socializaciones ni las audiencias públicas respectivas y con referencia a la prefactibilidad de la propuesta pública. 	<p>En cuanto a los proyectos de APP es procedente precisar que según el Plan Nacional de Desarrollo, resulta importante, garantizar en el largo plazo el mantenimiento periódico y rutinario en la infraestructura de transporte incluyendo puentes y túneles, evaluar nuevas alternativas y fuentes de financiación, y promover asociaciones público privadas con visión de largo plazo, así como esquemas y contratos que respondan a niveles de servicio de la infraestructura, así mismo, con el fin de subsanar las falencias detectadas, se tiene establecido dentro de las metas de competitividad y crecimiento de la productividad dentro del PND, propender por el fortalecimiento de la Estructuración de Proyectos a ejecutar por el sector privado a partir de la correcta ejecución de los estudios y diseños necesarios para dimensionar los alcances, asegurar una adecuada asignación y valoración del riesgo, mejorar la socialización de los proyectos, y promover esquemas novedosos de financiamiento a través del mercado de capitales, para la atracción de capitales privados a través de la adecuada estructuración de proyectos.</p> <p>Bajo esta premisa, la Agencia Nacional de Infraestructura suscribió con FONADE el Contrato Interadministrativo No. 004 de 2011, para contratar la gerencia integral que contempla la estructuración integral de los Corredores Cajamarca – Calarcá y Calarcá – La Paila. Derivado de dicho contrato, que actualmente se encuentra en ejecución, se obtienen los documentos y/o estudios que le permiten tomar la decisión a la Agencia Nacional de Infraestructura de iniciar un proceso de selección y si es del caso, adelantar un proceso de precalificación para la selección de contratistas de proyectos de APP de iniciativa pública. Estos proyectos de iniciativa pública no tienen contemplado en su procedimiento el otorgamiento de un concepto de favorabilidad, tienen el desarrollo de la respectiva estructuración hasta etapa de factibilidad con el fin de que la entidad pueda tener certidumbre sobre la viabilidad del proyecto y en caso de verificarla se realizan los trámites de aprobaciones de las diferentes entidades y se inicia el proceso.</p> <p>Una vez se toma la decisión de abrir un proceso de precalificación y antes de realizar la apertura del proceso de selección (Licitación Pública) se inicia el proceso de socialización del proyecto, dado que no tendría sentido socializar un proyecto que sobre el que no se tiene certeza que se vaya a ejecutar. En el caso de la estructuración integral de los Corredores Cajamarca – Calarcá y Calarcá – La Paila,</p>

OPINIONES, SUGERENCIAS, PROPUESTAS ALTERNATIVAS Y/U OBSERVACIONES AL PROYECTO DE ACTO ADMINISTRATIVO POR MEDIO DEL CUAL SE COMPARA UN PROYECTO DE APP DE INICIATIVA PUBLICA CON UN PROYECTO DE APP DE INICIATIVA PRIVADA PARA EL CORREDOR VIAL LA PAILA - CAJAMARCA

				<p>no se ha culminado la fase de estructuración, no se ha iniciado proceso de precalificación ni de Licitación Pública, y en consecuencia no se ha llevado a cabo el proceso de socialización del proyecto.</p> <p>En cuanto a los proyectos de APP de iniciativa privada de conformidad con la Ley 1508 de 2012 y el Decreto 1467 de 2012, los particulares estructuran los proyectos de infraestructura pública por su propia cuenta y riesgo, asumiendo la totalidad de los costos de la estructuración, y lo presentan a las entidades estatales competentes de forma confidencial y bajo reserva.</p> <p>La Ley 1508 del 10 de enero de 2012, en su título III contiene las reglas aplicables a los proyectos de asociación público privada de iniciativa privada, señalando en su artículo 14, que el proceso de estructuración de proyectos por agentes privados consta de dos etapas, una de prefactibilidad y otra de factibilidad.</p> <p>En el caso del proyecto de APP de iniciativa privada que fue presentado por el Grupo Odinsa S.A. en Etapa de Prefactibilidad el 8 de marzo de 2013, la viabilidad para continuar con la Etapa de Factibilidad fue otorgada mediante comunicación del 7 de junio de 2013 otorgándose un plazo de hasta cinco (5) meses para presentar la propuesta en Etapa de Factibilidad, de conformidad con la normatividad aplicable, en dicha etapa no había lugar a realizar ningún tipo de socialización o audiencia pública relacionada con el proyecto.</p> <p>Dentro del proceso de evaluación del proyecto en Etapa de Factibilidad y de conformidad con el artículo 24 del Decreto 1467 de 2012, entregada la propuesta en Etapa de Factibilidad la Entidad estatal competente deberá convocar públicamente a los terceros y entidades competentes que puedan tener interés en el proyecto a una audiencia pública, lo cual efectivamente fue realizado por la ANI y en consecuencia el próximo 16 de diciembre de 2013, se llevará a cabo la audiencia pública para la presentación del proyecto de APP de iniciativa privada presentado por el Grupo Odinsa S.A., en cumplimiento de las normas que son aplicables al caso concreto.</p>
3	iprivadas@ani.gov.co 11-12-2013 – 03:02:11 pm	Movimiento Pro Defensa del Trazado de la Doble Calzada Calarcá – El Caimo – La Tebaida – El Alambrado – La Paila	<p>C. No se debió aceptar la presentación de la propuesta de proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada presentado por la Organización de Ingeniería Internacional SA Grupo Odinsa S.A. el 8 de marzo del 2013, en razón a que:</p> <p>1) El artículo 2 del Decreto 100 del 2013 del Departamento Nacional de Planeación, taxativamente expresa: “Artículo 2°. Modificación del artículo 19 del Decreto 1467 de 2012. El artículo 19 del Decreto 1467 de 2012, quedará así:</p> <p>“Artículo 19. Condiciones para la presentación de iniciativas privadas. Los particulares interesados en estructurar proyectos de asociación público privada de iniciativa privada deben presentar sus propuestas en los términos establecidos en el presente decreto.</p> <p>No podrán presentarse iniciativas privadas sobre proyectos que:</p> <p>19.1.....</p> <p>19.2.....</p> <p>19.3. Para los cuales la entidad estatal haya adelantado la estructuración, y en consecuencia...”</p>	<p>Encontramos que le observante realiza una indebida interpretación del parágrafo 1° del artículo 2 del Decreto 100 de 2013, por medio del cual se modificó el artículo 19 del Decreto 1467 de 2012, ya que en efecto, dicho parágrafo regula las condiciones a tener en cuenta para la presentación de iniciativas privadas cuando la entidad estatal ha contratado su estructuración con terceros, que es el caso de nuestra iniciativa privada, ya que el Decreto 100 de 2013 expresamente faculta la continuación de la estructuración que se viene adelantando en forma paralela con el estudio de la iniciativa privada y establece un procedimiento mediante el cual la Entidad debe realizar la comparación de las dos estructuraciones con el fin de verificar cual es más adecuada a los intereses del Estado, procedimiento que nos encontramos adelantando.</p> <p>Por otro lado, resulta igualmente importante precisar la indebida interpretación que se realiza del numeral 19.3 del artículo 19 del Decreto 1467 de 2012, modificado por</p>

OPINIONES, SUGERENCIAS, PROPUESTAS ALTERNATIVAS Y/U OBSERVACIONES AL PROYECTO DE ACTO ADMINISTRATIVO POR MEDIO DEL CUAL SE COMPARA UN PROYECTO DE APP DE INICIATIVA PUBLICA CON UN PROYECTO DE APP DE INICIATIVA PRIVADA PARA EL CORREDOR VIAL LA PAILA - CAJAMARCA

			<p>2) Adicionalmente y en varios comunicados, la ANI evidencia que para la posible construcción de la segunda calzada de la vía Calarca – La Paila, adelanta un proceso en el marco de estructuración de concesiones de cuarta generación a través del proceso denominado: “Consultoría Especializada para la Estructuración de Concesiones Viales para el Grupo de Carreteras 2 Centro Occidente, corredores: (1) doble calzada Ibagué – La Paila, (2) El tramo Calarca – La Paila hace parte del corredor (1), el cual se encuentra en proceso de estructuración integral, lo cual comprende la elaboración de estudios y diseños en materia técnica, predial, social y ambiental, así como los análisis de carácter financiero y jurídico. La consideración 5 del proyecto indica que en el año 2011 la Agencia Nacional de Infraestructura suscribió con Fonade los contratos interadministrativos No. ANI 004 y No. FONADE 211036, el cual incluye la estructuración integral del corredor Ibagué – La Paila.</p>	<p>el artículo 2º del Decreto 100 de 2013, que restringe la presentación de proyectos de iniciativa privada sobre proyectos para los cuales la entidad estatal haya adelantado la estructuración, que tampoco resulta ser el caso de la estructuración que adelanta la ANI a través del FONADE para la estructuración integral de los Corredores Cajamarca – Calarcá y Calarcá – La Paila, ya que la norma es clara en señalar que se entiende que se la entidad estatal ha adelantado la estructuración cuando: “(i) cuente con los estudios e informes de las etapas de prefactibilidad y factibilidad del proyecto, y (ii) haya elaborado y publicado en el SECOP los términos y condiciones para la contratación del proyecto de asociación público privada”, y, reiteramos, el contrato suscrito con FONADE actualmente se encuentra en ejecución y no se han publicado en el SECOP los términos y condiciones para la contratación de un proyecto relacionado con el corredor objeto de la Iniciativa Privada, en consecuencia, la presentación de la Iniciativa Privada no estaba restringida de acuerdo con las normas mencionadas y señaladas por el Observante.</p>
4	<p>iprivadas@ani.gov.co 11-12-2013 – 03:02:11 pm</p>	<p>Movimiento Pro Defensa del Trazado de la Doble Calzada Calarcá – El Caimo – La Tebaida – El Alambrado – La Paila</p>	<p>D. De acuerdo a lo señalado en la consideración 8, el único medio utilizado por la ANI para la publicación del proyecto fue su página web www.ani.gov.co; por lo que no fue idóneo, ni adecuada, ni suficiente, no se informó a todo el público, no le llegó a la comunidad, no se mantuvo a disposición de toda persona información completa y actualizada ni en el sitio de atención ni en la página electrónica, ni se suministró a través de los medios impresos como son el diario La Crónica del Quindío de circulación nacional, ni otros medios de comunicación como los canales regionales, las emisoras radiales, vía telefónica, entre muchos otros. Todo lo anterior en contravía del interés general, principalmente de la comunidad del departamento del Quindío. Diferentes entidades del orden departamental y municipal, públicas y privadas, jurídicas y naturales, han allegado a la ANI información de contacto.</p>	<p>La Carta Política establece la publicidad como principio rector de las actuaciones administrativas, por lo cual y de conformidad con lo preceptuado en su artículo 209 Superior, la Entidad está en el deber de poner en conocimiento sus actuaciones administrativas.</p> <p>En concordancia con lo anterior y con fundamento en el artículo 8 de la Ley 1437 de 2011 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se tiene que está consagrado el deber de información al público, que para este caso en particular, la convocatoria a la audiencia pública y el proyecto de acto administrativo de comparación, se hizo efectiva mediante la publicación en la página web de la entidad www.ani.gov.co, en consecuencia, ésta actuación de la Entidad, se realizó bajo la órbita legal. Adicionalmente se envió comunicación escrita por correo electrónico a las siguientes entidades:</p> <ol style="list-style-type: none"> Ministerio de Transporte Ministerio del Interior Ministerio de Hacienda y Crédito Público Departamento Nacional de Planeación Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA- Instituto Nacional de Vías –INVIAS- Departamento del Tolima Departamento del Valle del Cauca Departamento del Quindío Municipio de Ibagué Municipio de Armenia Municipio de Calarcá Municipio de Salento Municipio de La Tebaida Municipio de Zarzal Municipio de Caicedonia Municipio de Calarcá Municipio de Sevilla

OPINIONES, SUGERENCIAS, PROPUESTAS ALTERNATIVAS Y/U OBSERVACIONES AL PROYECTO DE ACTO ADMINISTRATIVO POR MEDIO DEL CUAL SE COMPARA UN PROYECTO DE APP DE INICIATIVA PUBLICA CON UN PROYECTO DE APP DE INICIATIVA PRIVADA PARA EL CORREDOR VIAL LA PAILA - CAJAMARCA

				<p>s) Municipio de Cajamarca t) Concesión Autopistas del Café</p> <p>Es claro que, de acuerdo al artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, las entidades deben promover sus actuaciones a través de los medios electrónicos que disponga, por tanto y a la luz de principios como el de economía y publicidad, se cumplió con el deber impuesto por las normas, pues al implementarse sistemas de gestión electrónica se pretende generar la universalización de la información, así como la eficacia del principio de publicidad.</p> <p>Por otro lado, la entidad no está en la obligación de atender a cargas nunca fueron impuestas por la Ley, como una publicación en medios impresos, o medios radiales. Es más, el artículo 3° de la Ley 1437 de 2011 en su numeral 9°, reitera que la publicidad de las comunicaciones se debe hacer <i>"incluyendo el empleo de tecnologías que permitan difundir de manera masiva tal información"</i>, por ello, la forma idónea y eficaz es empleando estas herramientas.</p> <p>Asimismo, a la fecha no se ha recibido solicitud de información que requiera a la ANI, la ampliación de información o aclaración que no haya sido atendida, como tampoco se ha omitido el deber de suministrar información que sea requerida por cualquier autoridad, comunidad o persona (artículo 3° y 8° de la Ley 1437 del 2011).</p>
5	<p>iprivadas@ani.gov.co 11-12-2013 – 03:02:11 pm</p>	<p>Movimiento Pro Defensa del Trazado de la Doble Calzada Calarcá – El Caimo – La Tebaida – El Alambrado – La Paila</p>	<p>E. El cuadro comparativo que trae la consideración 9 señala la iniciativa privada como la más favorable basado en absurdos como:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Que la iniciativa privada no requiere de recursos públicos; sin importar que la inversión se recupera a costa de enormes perjuicios ya señalados en el punto A. 2. Que en la iniciativa privada los costos de mercado son menores, debido a economía de escala; sin tener en cuenta que en el proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública la ejecución de la obra la realiza un privado quien también puede obtener economía de escala. Igualmente, no tuvieron en cuenta que en la iniciativa pública los costos son menores por: las áreas ya cedidas al Estado para la ampliación, como ya hay una calzada de dos carriles solo se requiere la construcción de otra calzada, no se precisa la compra de grandes extensiones de predios. 3. Que en la consolidación de corredor en doble calzada la alternativa presentada como la más favorable, la iniciativa privada, plantea la construcción de doble calzada y de segunda calzada; frente a la iniciativa pública que plantea únicamente la construcción de una segunda calzada. 4. Que la interacción y desafectación con concesión existente es más favorable con la iniciativa privada; cuando ha quedado claro que la concesión existente solo se da para la vía actual. La segunda calzada a construir sería la que entraría en concesión, respetando la ya existente. 	<p>Los criterios de comparación utilizados corresponden a los establecidos en el párrafo 1° del artículo 2 del Decreto 100 de 2013.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Adicionalmente a la respuesta dada a la observación No. 1, se aclara que todos los proyectos de Asociación Público Privada, tanto aquellos de Iniciativa Pública como aquellos de Iniciativa Privada, están concebidos en la Ley 1508 de 2012 para retribuir las inversiones en construcción, operación y mantenimiento de infraestructura pública, mediante el derecho a la explotación económica de esa infraestructura. 2. Se considera que las economías de escala que puede alcanzar el Originador de la Iniciativa Privada son mayores debido a la presencia y capacidad instalada con la que ya cuenta éste en la zona del proyecto. Igualmente se considera que, si bien la afectación predial será mayor para la Iniciativa Privada en términos de superficie debido a la construcción de tramos nuevos en doble calzada, su trazado evita predios urbanizados lo que resulta en menores costos de gestión y adquisición predial. 3. La oferta total de infraestructura con la que contarán los usuarios del corredor Cajamarca – La Paila será mayor con la ejecución de la Iniciativa Privada gracias a la construcción no sólo de tramos nuevos de segunda calzada sino también de tramos nuevos en doble calzada, con lo cual la capacidad final y niveles de servicio que alcanzaría la infraestructura vial que atraviesa el Departamento del Quindío serán superiores a los que se alcanzarían a través de la Iniciativa Pública.

OPINIONES, SUGERENCIAS, PROPUESTAS ALTERNATIVAS Y/U OBSERVACIONES AL PROYECTO DE ACTO ADMINISTRATIVO POR MEDIO DEL CUAL SE COMPARA UN PROYECTO DE APP DE INICIATIVA PUBLICA CON UN PROYECTO DE APP DE INICIATIVA PRIVADA PARA EL CORREDOR VIAL LA PAILA - CAJAMARCA

				4. Actualmente el tramo Calarcá – La Paila hace parte de la concesión Autopistas del Café, hecho que genera una restricción jurídica para la construcción de la segunda calzada paralela o adosada a la existente. La Iniciativa Pública requiere de una desafectación anticipada de este tramo concesionado para lo cual la ANI no cuenta con una negociación adelantada ni con los recursos necesarios para compensar al concesionario por los aproximadamente \$30,000 millones de pesos anuales que dejaría de percibir por el peaje de Corozal.
6	iprivadas@ani.gov.co 11-12-2013 – 03:02:11 pm	Movimiento Pro Defensa del Trazado de la Doble Calzada Calarcá – El Caimo – La Tebaida – El Alambrado – La Paila	F. En la consideración 10 se escoge la alternativa propuesta por la asociación publico privada de iniciativa privada presentada por la Organización de Ingeniería Internacional SA Grupo Odinsa SA, por ser la que resulta más conveniente respondiendo a las necesidades identificadas en las políticas públicas del sector; afirmación basada no sabemos en qué estudios, desconociendo los intereses colectivos de una comunidad, causando un detrimento patrimonial por plusvalía, áreas cedidas a la nación y todo un modelo de ocupación que ha llevado más de tres décadas construir, pisoteando infinidad de criterios como son los económicos, sociales, culturales, ambientales, ecológicos, paisajísticos, turísticos, en una región que ha tenido que soportar las consecuencias de épocas de violencia, el desplome de la economía cafetera, terremoto, narcotráfico, desfragmentación familiar por emigración y ocupar el segundo renglón en desempleo.	En el considerando 10 se argumenta la selección de la Iniciativa Privada pues “de acuerdo con las políticas sectoriales y de priorización de proyectos de la Agencia Nacional de Infraestructura [...] y con la información existente en este momento, [...] resulta más conveniente para responder a las necesidades identificadas en las políticas públicas del sector”. La evaluación de viabilidad de la etapa Prefactibilidad de la Iniciativa Privada determinó que la misma se encuentra en línea con el Plan nacional de Desarrollo 2010-2014 “Prosperidad para Todos”, el cual hace énfasis en la necesidad de mejorar la capacidad de infraestructura de transporte, buscando mecanismos alternativos de financiación y buscando la consolidación de corredores de transporte que conecten los principales centros de producción y consumo y que garanticen la conectividad regional; e igualmente acorde con el programa de Cuarta Generación de Concesiones contemplado en el Conpes 3760 de 2013 que estimula la realización de proyectos APP a través de Iniciativas Privadas.
7	iprivadas@ani.gov.co 11-12-2013 – 03:02:11 pm	Movimiento Pro Defensa del Trazado de la Doble Calzada Calarcá – El Caimo – La Tebaida – El Alambrado – La Paila	G. Las zonas industriales y comerciales de los municipios de La Tebaida, Calarca y Armenia, ciudad capital del departamento del Quindío, están incorporadas en el corredor vial CALARCA – EL CAIMO – LA TEBAIDA – EL ALAMBRADO – LA PAILA; corredor vial que a su vez está contemplado en los Planes Básicos de Ordenamiento Territorial (PBOT) de los Municipios de Calarcá y La Tebaida y en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del Municipio de Armenia el cual fue aprobado para la vigencia 2009 – 2023, en los planes de desarrollo municipal de estas poblaciones y que para la ciudad de Armenia fue aprobado durante la vigencia actual en el año 2012. Igualmente, este corredor vial es uno de los objetivos de los Planes de Desarrollo de cada uno de estos municipios, planes acordes con los planes de Desarrollo Departamental y Nacional; y que conforme a lo regulado en el numeral 5, del artículo 27 de la Ley 1508 del 2012, el cual expresa “Solo se podrán desarrollar proyectos de asociación publico privada consistentes con los objetivos de los planes de desarrollo territorial”.	Destacamos que la ANI apoya el proyecto de la iniciativa privada en virtud de que mediante oficio con radicado ANI 2013-409-003076-2 del 24 de enero de 2012, los alcaldes de la Tebaida, Calarcá y la señora Gobernadora del Quindío manifiestan que “ después de un análisis detallado de las necesidades regionales, de los requerimientos nacionales y los compromisos que el Grupo Odinsa adquiere para la formulación del proyecto, nos permitimos informar que consideramos que la iniciativa privada nos ofrece todas las condiciones para confiar en que su aceptación a ESTA ALTERNATIVA QUE CONSTRUIMOS CONCERTADAMENTE CON LA REGIÓN podrá garantizarle al Quindío y a la Nación el proyecto vial que tanto se requiere.” Asimismo, en el Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014 “Prosperidad para Todos” se encuentra priorizado la consolidación del corredor Bogotá-Buenaventura en doble calzada por lo cual la ANI considera que la Iniciativa Privada se encuentra acorde con este plan nacional, cumpliendo con la Ley 1508 de 2012. Finalmente, buscando impulsar también el desarrollo de las zonas industriales y comerciales de los municipios de La Tebaida, Calarcá y Armenia, el Originador de la Iniciativa Privada ha incluido en su propuesta una conexión vial al sector industrial de el Caimo y accesibilidad a otros corregimientos del Departamento.

OPINIONES, SUGERENCIAS, PROPUESTAS ALTERNATIVAS Y/U OBSERVACIONES AL PROYECTO DE ACTO ADMINISTRATIVO POR MEDIO DEL CUAL SE COMPARA UN PROYECTO DE APP DE INICIATIVA PUBLICA CON UN PROYECTO DE APP DE INICIATIVA PRIVADA PARA EL CORREDOR VIAL LA PAILA - CAJAMARCA

8	iprivadas@ani.gov.co 11-12-2013 – 03:02:11 pm	Movimiento Pro Defensa del Trazado de la Doble Calzada Calarcá – El Caimo – La Tebaida – El Alambrado – La Paila	H. Por todo lo anteriormente expuesto, por las nefastas afectaciones económicas, sociales, culturales, ambientales, turísticas, entre muchas otras para el departamento del Quindío y su comunidad; reitero, no estamos de acuerdo que en el artículo primero del proyecto se escoja la iniciativa privada presentada por la Organización de Ingeniería Internacional SA Grupo Odinsa SA como la más favorable, sin tener en cuenta las evaluaciones y afectaciones directas sobre la población que debe considerar el proyecto a elegir.	Teniendo en cuenta lo expuesto en el proyecto de resolución, se reitera la escogencia de la Iniciativa Privada por parte del Gobierno Nacional. Se precisa sin embargo, que a la fecha no ha sido aprobada la Factibilidad de la propuesta de APP de origen privado, para lo cual el Originador deberá cumplir con todos los requisitos y aprobaciones exigidos en la Ley 1508 de 2012 y sus decretos reglamentarios.
---	---	--	---	--

Projectó aspectos jurídicos: Liliana Andrea Coy Cruz / Abogado Vicepresidencia Jurídica
 Projectó aspectos jurídicos: Amado Augusto Quintero Pérez / Abogado Vicepresidencia Jurídica
 Projectó aspectos técnicos: Felipe Castro / Asesor Técnico Vicepresidencia de Estructuración
 Projectó aspectos financieros: Ximena Vallejo / Asesor GIT Financiera-Vicepresidencia de Estructuración
 Revisó aspectos jurídicos: Diana Patricia Bernal Pinzón / Gerente GIT de Estructuración - Vicepresidencia Jurídica
 Revisó aspectos técnicos: Camilo Jaramillo / Gerente GIT Modo Carretero - Vicepresidencia de Estructuración
 Revisó aspectos técnicos: Iván Mauricio Fierro / Gerente de Proyecto - Vicepresidencia de Estructuración
 Revisó aspectos financieros: Claudia Maritza Soto Cárdenas / Gerente GIT Financiera-Vicepresidencia de Estructuración
 Aprobó aspectos jurídicos: Héctor Jaime Pinilla / Vicepresidente Jurídico
 Aprobó aspectos técnicos/financieros: Beatriz Morales Vélez / Vicepresidente de Estructuración