



NIT 900.880.846-3

CONCESIÓN
Rumichaca
Pasto



Anexo. Oficio GG 241- 17



RUMICHACA - PASTO

ESTADO DE AVANCE DEL PROYECTO DOBLE CALZADA RUMICHACA – PASTO

CORTE AL 11 DE AGOSTO DE 2017



www.uniondelsur.co

facebook.com/viauniondelsur

[viauniondelsur](https://twitter.com/viauniondelsur)

Unión del Sur

Calle 97 No. 23-60 Edificio Proksol piso 8 - Bogotá D.C.
Carrera 30 A # 12A-24 - Barrio San Ignacio
Tel: (+57) 2 736 4584 - San Juan de Pasto

Página 1



NIT 900.880.846-3



Anexo. Oficio GG 241- 17

Contenido

ÁREA TÉCNICA.....	3
1. Generalidades del contrato:.....	3
2. Etapas:.....	3
3. Beneficios del proyecto:.....	4
4. Descripción general actividades a realizar	4
5. Proyección de inicio y actividades más relevantes etapa de construcción.....	8
6. Políticas de gestión de calidad, seguridad, salud y medio ambiente.....	12
ÁREA SOCIAL	13
1. Programa de gestión social contractual	13
ÁREA AMBIENTAL.....	14
1. Estudio de impacto ambiental EIA	14
2. Levantamiento de Veda	16
3. Plan arqueológico preventivo	17
4. Consulta Previa.....	19
PROCESO DE ADQUISICIÓN PREDIAL	20



www.uniondelsur.co

- facebook.com/viauniondelsur
- [viauniondelsur](https://twitter.com/viauniondelsur)
- Unión del Sur

Calle 97 No. 23-60 Edificio Proksol piso 8 - Bogotá D.C.
Carrera 30 A # 12A-24 - Barrio San Ignacio
Tel: (+57) 2 736 4584 - San Juan de Pasto

Página 2

ESTADO DE AVANCE DEL PROYECTO DOBLE CALZADA RUMICHACA – PASTO CON CORTE AL 11 DE AGOSTO DE 2017

ÁREA TÉCNICA

1. Generalidades del contrato:

El proyecto vial Pasto - Rumichaca pertenece al Grupo 2 Centro – Occidente del corredor 3 Santander de Quilichao-Chachagüí, el cual es concebido como el eje internacional encargado de conectar Colombia, principalmente las ciudades del sur, con Ecuador.

El corredor vial presenta una longitud estimada origen – destino de aproximadamente ochenta y tres kilómetros (83Km) y en su recorrido comprende las zonas Centro – Este y Centro – Sur del Departamento de Nariño. El propósito fundamental del proyecto corresponde a modernizar la infraestructura existente convirtiéndola en una vía de altas especificaciones en doble calzada, mejorando las comunicaciones de todo el suroeste del País entre Cali, Popayán, Pasto y la frontera con la República del Ecuador.

Proyecto que obtendrá materialización mediante la duplicación de la calzada existente, a través de la construcción de una nueva calzada (doble calzada). Así mismo, el proyecto también contempla el mejoramiento de la calzada existente, adaptándola para la circulación en un solo sentido en los tramos en que la duplicación transcurra sobre ella.

2. Etapas:

El proyecto se divide en tres Etapas, a saber:

1. Etapa Preoperativa
2. Etapa Operativa y de Mantenimiento y
3. Etapa de Reversión.

El inicio de cada fase depende del cumplimiento de los requisitos establecidos para el efecto en el contrato, razón por la cual la duración de las fases de la etapa pre-operativa tiene en realidad un alcance estimativo, así:

2.1. Etapa pre-operativa: Comienza a partir de la fecha de la suscripción de Acta de Inicio (27 de octubre de 2015) y comprende hasta la suscripción del Acta de Terminación de cada Unidad Funcional. A su vez tiene dos fases: (1) Reconstrucción y (2) Construcción.

2.2. Etapa Operativa y de Mantenimiento: Comienza con la suscripción de la última acta de Terminación de Unidad Funcional y se extenderá hasta la fecha de



terminación de la etapa de operación y mantenimiento que corresponde a la iniciación de la etapa de reversión.

- 2.3. Etapa de Reversión:** Tendrá inicio a partir de la fecha de terminación de la etapa de operación y mantenimiento o desde la fecha en que se declare la terminación anticipada del contrato y concluye con la suscripción del acta de reversión que deberá suscribirse dentro del plazo máximo de la etapa.

3. Beneficios del proyecto:

El proyecto de infraestructura vial funciona como una solución a la movilidad entre la frontera entre Colombia y Ecuador, así como con el suroccidente de Colombia. Aumentará la competitividad del país y la conectividad de la región con la construcción de 79 km de doble calzada desde Rumichaca hasta el corregimiento de Catambuco del municipio de Pasto. Mejorará el tráfico de larga distancia con una velocidad de diseño de 60 km por hora. Mayor seguridad y mejor nivel de servicio de la vía.

4. Descripción general actividades a realizar

El proyecto tiene como principal objetivo modernizar la infraestructura vial existente en la vía Panamericana, específicamente en el tramo vial comprendido entre el Puente Internacional de Rumichaca (frontera de entre Ecuador y Colombia) y la ciudad de Pasto, cuya longitud es de aproximadamente ochenta y tres kilómetros (83 km).

El tramo en comento que será objeto de la intervención expuesta cuenta actualmente con una sola calzada de dos carriles, uno por cada sentido. El tramo vial en mención fue construido hace sesenta (60) años con parámetros de velocidad de diseño no superior a 40 km/h, pretendiendo con la modernización propuesta que se alcance una vía internacional de doble calzada con dos carriles por cada sentido para alcanzar velocidades de diseño en una vía de doble calzada (dos carriles por sentido), de 60 km/h.

Para el cumplimiento de dicho objetivo se contempló la construcción de una calzada adicional a la existente como una obra totalmente nueva; así mismo se contempló la intervención de la existente efectuando sobre ella actividades de mejoramiento y en algunos casos, en que en virtud de las características técnicas se requiera, se efectuarán también actividades de construcción de obra nueva, teniendo en cuenta además que los requerimientos de las normas de trazado, establecida una velocidad de diseño, corresponden a las mismas en el caso de mejoramiento y construcción de obra nueva.

El contrato en comento otorga al concesionario libertad de diseño en cuanto al trazado, estableciendo como obligatorios e inmodificables los puntos de inicio (Rumichaca) y final (Pasto) de la obra, debiendo entonces proyectar el trazado y los diseños de detalle con base en las especificaciones técnicas incluidas en el contrato.





NIT 900.880.846-3



Anexo. Oficio GG 241- 17

Con base en esa prerrogativa del contrato se diseñó un trazado diferente al inicialmente propuesto por el estructurador de la ANI cuya longitud aproximada corresponde a 22 kilómetros, concentrándose esta diferencia en el tramo entre las poblaciones de San Juan y Pilcuan.

Como se advirtió con anterioridad, el proyecto se divide en unidades funcionales. La unidad funcional, es definida por el contrato de concesión como cada una de las etapas del Proyecto que corresponde a un conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones indispensables para la prestación del servicio con independencia funcional, pudiendo funcionar y operar de manera individual.

Bajo este orden de ideas, la Unidad Funcional 1, comprende desde el inicio del Proyecto (PR 00,00), con un recorrido aproximado de 25,6 kilómetros, hasta el PR 25,600, incorporando en dicha unidad dos subdivisiones: Unidad Funcional 1.1 que comprende desde el punto de inicio de la obra y hasta el PR 17,000 (San Juan) punto a partir del cual la obra se distancia del corredor vial existente hacia la parte superior de la meseta del río Guaitara lo que corresponde con una Unidad Funcional 2 que comprende desde el PR 17,000 y hasta el PR 25,600.

Es importante advertir que el tramo vial comprendido entre el PR 0,000 situado en el puente internacional de Rumichaca y hasta el PR 0,900 no se encuentra contemplado en el objeto del contrato, pero sí se incluye en el mismo para la etapa operativa de operación y mantenimiento.

Desde el PR 0,900 hasta el PR 11,000 atraviesa la población de Ipiales (segunda ciudad más importante de Nariño después de Pasto), utilizando el corredor de la vía existente y desdoblado la segunda calzada a construir con alternancia de par vial (calzadas separadas) y calzadas juntas con separación mínima de mediana. Este tramo cuenta con cuatro intercambiadores, situados en los PR 0,900; 5,200; 7,000 y 8,400 cuya función es enlazar la futura vía con las existentes.

De dichos intercambiadores únicamente 2 de ellos son incluidos dentro del presente Contrato. Los dos restantes son fruto de una mejora sustancial de los mismos, incrementando las prestaciones de la vía proyectada con respecto a las mínimas exigidas contractualmente.

En el PR 11,100, tal y como estipula el Contrato, se proyecta la primera de las dos estaciones de peaje previstas para todo el proyecto. Dicha estación cuenta con una playa de vías bidireccional para 10 carriles, 5 por sentido (4 para vehículos ligeros y 1 para vehículos pesados) con los dos centrales reversibles. Entre el PR 11,100 y el PR 17,000 la traza discurre por el corredor de la vía existente llevando las dos nuevas calzadas juntas. Dentro de este tramo se proyecta un retorno a nivel en el PR 15,500.

Ya en la población de San Juan (PR 17,000) donde el trazado a construir se separa de la vía existente, se proyecta un enlace completo que permite todos los movimientos de conexión entre ambas vías. Este enlace comprende la intersección del PR 17,400 de acceso desde San Juan a la vía y el intercambiador a nivel del PR 18,550 que a su vez conecta la vía con la carretera de San Juan a Contadero.



www.uniondelsur.co



Calle 97 No. 23-60 Edificio Proksol piso 8 - Bogotá D.C.
Carrera 30 A # 12A-24 - Barrio San Ignacio
Tel: (+57) 2 736 4584 - San Juan de Pasto

Página 5



Anexo. Oficio GG 241- 17

Desde ese punto hasta el final de la unidad funcional (PR 25,600), las dos calzadas son obra nueva y discurren juntas con el ancho mínimo de mediana. En ese tramo se proyecta otro retorno a nivel en el PR 24,100.

La Unidad Funcional 2, cuenta con una longitud aproximada de 12 kilómetros e inicia desde el PR 25,600 y finaliza en el PR 37,600.

Desde el PR 25,600 se proyectan las dos calzadas juntas y durante aproximadamente 7 kilómetros la doble calzada incorpora a la vía los caminos vecinales que intersecta. En el PR 33,600 se proyecta un retorno a nivel y en el PR 35,600 la doble vía intersecta a la carretera que comunica la Panamericana con la población de Iles y se proyecta un intercambiador en dicha intersección. La Unidad funcional termina en el PR 37,600.

La Unidad Funcional 3, con una longitud total de aproximadamente 7 kilómetros iniciando en el PR 37,600 y hasta el PR 45,000. A su vez, tiene dos partes diferenciadas: La primera de ellas desde el PR 37,600 hasta el PR 42,100, en la cual la doble vía proyectada sigue separada del corredor existente. En este tramo se incluye un retorno en el PR 38,600 y un intercambiador en el PR 42,100 que conecta la doble calzada con la vía existente permitiendo todos los movimientos. La segunda subdivisión de esta unidad funcional comprende desde el PR 42,100 hasta aproximadamente el PR 45,000. Desde el PR 42,100 en adelante y hasta el final del proyecto la doble calzada vuelve a coincidir con el corredor existente. Se proyecta un par vial en la población de Pilcuán la Recta.

Para los efectos de abcisado y denominación de todos los elementos de la obra, el proyecto se estructuró inicialmente en dos tramos: Rumichaca a Pedregal y Pedregal Pasto. No obstante, Si bien la frontera exacta entre las unidades funcionales 3 y 4 no está exactamente en Pedregal, se identifica que el tramo Rumichaca-Pedregal son las unidades funcionales 1, 2 y 3 y el Pedregal-Pasto las unidades funcionales 4 y 5, y cada tramo lleva su progresiva de PR's con su origen puesto a CERO, de tal forma que la unidad funcional 3 termina en el 45,000 y ese mismo PR es el 0,000 del tramo Pedregal Pasto.

La Unidad Funcional 4 está proyectada sobre el corredor existente. Esta unidad funcional tiene aproximadamente 15,8 kilómetros de los cuales los primeros 6,7 son duplicación de calzada sobre la vía existente con las correspondientes adaptaciones geométricas de la nueva velocidad de diseño. La duplicación discurre sobre la vía existente hasta el PR 2,000 en el que los cuatro carriles se separan de la vía justo a la entrada de la población de El Pedregal, dejando la actual travesía incorporada al ámbito urbano.

En El Pedregal, al pasar las dos calzadas por fuera de la población se proyectó un enlace totalmente canalizado a través de una glorieta elevada por encima de ambas calzadas, que conecta con la actual vía. En el PR 6,200 se proyecta la segunda y última de las estaciones de peaje de la concesión; este peaje también es bidireccional con 8 carriles, (cuatro por sentido en la configuración de 3 de vehículos ligeros más 1 de vehículos pesados) con los dos centrales igualmente reversibles. Esta ubicación es la ideal para el Peaje, dado que alberga anchura suficiente para hacer una estación bidireccional e incrementar la eficiencia de la operación de la Concesión. Asimismo, se cumple la exigencia del contrato en el Apéndice Técnico 1, numeral



www.uniondelsur.co



Calle 97 No. 23-60 Edificio Proksol piso 8 - Bogotá D.C.
Carrera 30 A # 12A-24 - Barrio San Ignacio
Tel: (+57) 2 736 4584 - San Juan de Pasto

Página 6

3.6.b, el cual establece que El Concesionario DEBERÁ modificar las Estaciones de Peaje de la tabla 12. La manera de modificar estas Estaciones es modificar su ubicación y su carácter unidireccional.

Desde el PR 6,700 hasta el PR 10,400 la doble vía se proyectaron independiente de la vía actual ya que esta última no se puede aprovechar en la intervención de mejoramiento por sus ajustados parámetros de diseño. En ambos extremos de este tramo se proyectaron entradas y salidas desde la vía “vieja” a la nueva y un semi-enlace de conexión de ambas vías en el PR 8,600.

A partir del PR 10,400 y hasta el final de la unidad funcional 4, en el PR 15,700, la doble vía vuelve a utilizar el corredor de la vía existente. Cuando la vía llega a la población de Tangua, en el PR 12,800, se proyecta un par vial por el margen izquierdo de la actual vía diseñando un retorno, o mejor dicho dos “medios” retornos o retornos unidireccionales, que además sirven para dar conectividad a la mencionada población. Estos medios retornos están en el PR 12,800 y PR 14,300.

Desde Tangua la doble vía continúa por el corredor existente hasta el PR 15,700, donde finaliza la unidad funcional 4.

La Unidad Funcional 5 comprende algo más de 22 kilómetros y se divide en dos subunidades; la primera de ellas, subunidad 5.1, de 17 kilómetros de extensión, cuyas intervenciones previstas son las mismas que en las anteriores unidades funcionales, esto es construcción de doble vía, y la segunda subunidad en la que no se duplica la calzada y se proyectan intervenciones para actuar en la calzada simple existente sin duplicarla.

Desde el PR 15,700 al PR 22,600 la doble calzada proyectada utiliza el corredor de la vía existente con la correspondiente adaptación de las características geométricas de 40 a 60 km/h de velocidad de diseño. En el entorno del PR 19,200 se proyectó un par vial que incorpora un retorno y conexión con la carretera de Yacuanquer, en el paraje llamado El Cebadal.

Desde el PR 22,600 hasta el PR 24,300 la doble calzada se proyectó por fuera de la vía existente pasando por la parte trasera de la zona institucional de Alberto Quijano, dejando la actual vía en ese tramo de apenas 2 kilómetros como travesía totalmente enlazada por ambos extremos. En ese tramo se proyectó un retorno, en el PR 22,950, garantizando la conectividad a esa población y evitando sobrecargar en la maniobra de retorno la carretera existente.

Desde el PR 24,300 hasta el PR 32,900 el proyecto discurre con las dos calzadas juntas sobre el corredor existente proyectándose dos retornos más; uno de ellos situado en el PR 26,500 (Centro Poblado de La Merced) y el segundo en el PR 29,100 en el alto de la Coba Negra, punto más alto del proyecto (3200 metros de cota).

A partir del PR 32,900, situado en el actual enlace de la Panamericana con la variante de Pasto, en la población de Catambuco, la intervención ya no es duplicación de calzada, sino intervención en la calzada simple cuyo alcance es Rehabilitación, tal y como estipula el Contrato de Concesión en su numeral 3.2 de la Parte Especial del Contrato y en la tabla 4.5 del Apéndice Técnico 1, hasta el PR 38,000, punto final del proyecto.





NIT 900.880.846-3



Anexo. Oficio GG 241- 17

En este orden de ideas se pueden distinguir dos tipos de intervención claramente diferenciadas, con interferencia de tráfico y sin interferencia de tráfico. La manera de abordar la obra en cada una de las situaciones será distinta.

Los plazos máximos contractuales para cada unidad funcional son de 48 meses para las unidades funcionales 1 y 4, 36 meses para las unidades funcionales 2 y 5 y 24 meses para la unidad funcional 3, de acuerdo al Contrato de Concesión.

5. Proyección de inicio y actividades más relevantes etapa de construcción.

Las fechas estimadas para el comienzo y terminación de cada unidad funcional, según cronograma de obras, se muestran en la siguiente tabla:

Unidad Funcional	Fecha estimada Inicio	Fecha estimada terminación
UF1	01/01/2018	31/03/2020
UF2	01/01/2018	18/03/2020
UF3	01/01/2018	31/10/2019
UF4	30/09/2017	30/01/2020
UF5	30/09/2017	22/06/2019

Estas fechas están sujetas a la consecución de las Licencias Ambientales correspondientes a cada EIA, según la estrategia definida por el la Concesionaria. En lo inmediato se tiene previsto el inicio en el tramo correspondiente entre el Corregimiento del Pedregal (Imués) y Catambuco (Pasto), ya que el proceso de licenciamiento a partir de la radicación del EIA 2, avanza por buen camino.

Como parte de las obligaciones contractuales, la Concesionaria llevó a cabo las reuniones de socialización de inicio de obra según el siguiente cronograma:

MUNICIPIO	DÍA	HORA	CONCENTRACIÓN
El Pedregal	Martes 18 de Julio	4:00 pm	Salón comunal
Tangua	Miércoles 19 de Julio	4:00 pm	Coliseo
Catambuco	Martes 25 de Julio	4:00 pm	IEM Santa Teresita de Catambuco
Yacuanquer	Jueves 27 de Julio	4:00 pm	Concentración de Desarrollo Rural
Pasto	Viernes 28 de Julio	3:00 pm	Casona Taminango



www.uniondelsur.co

facebook.com/viauniondelsur
 viauniondelsur
 Unión del Sur

Calle 97 No. 23-60 Edificio Proksol piso 8 - Bogotá D.C.
Carrera 30 A # 12A-24 - Barrio San Ignacio
Tel: (+57) 2 736 4584 - San Juan de Pasto

Página 8

En el proyecto se han identificado claramente las siguientes etapas de construcción, las cuales se detallan a continuación:

1. Trabajos Previos (actividades Iniciales).
2. Movimiento de Tierras (Explanaciones).
3. Puentes.
4. Drenaje.
5. Pavimentos.
6. Otras estructuras a construirse.
7. Políticas de seguridad, salud ocupacional y ambiente (a través de toda la ejecución del proyecto).

5.1. Actividades iniciales

En esta fase se contempla la construcción de los diferentes campamentos de ser el caso, tanto para el personal técnico, administrativo, de campo y personal de apoyo, los mismos que están en los sitios destinados para el efecto, además la movilización y desmovilización de los equipos y maquinarias que intervienen en el proyecto. También se contempla la ejecución de obras de caminos de acceso, rampas, montaje de equipos.

5.2. Movimiento de tierras

Se conoce como movimiento de tierras o explanaciones a las operaciones y trabajos realizados en los procesos de construcción en los cuales está involucrado el suelo o tierra en su forma natural; estos trabajos preceden la construcción de obras de cualquier índole.

Las explanaciones en la ejecución de una obra dependen directamente de la topografía que presente el terreno donde se va a construir, por lo que podemos concluir que las dos actividades que comprende básicamente un movimiento de tierras son, excavación del suelo propiamente dicho y la construcción de terraplenes.

Los factores climatológicos influyen de forma negativa en los movimientos de tierras, por lo que en las zonas climáticas donde las condiciones no son favorables se debe considerar que disminuirá las jornadas de trabajo, todo esto para salvaguardar la calidad de la obra.

Para efectuar el movimiento de tierras se ha previsto utilizar varios de los siguientes equipos: tractores, cargadoras, excavadoras, retroexcavadoras, motoniveladoras, volquetas, tanqueros de agua, tanqueros de combustibles, etc.

5.3. En general, se incluyen las siguientes actividades:

- Descapote inicial
- Descapote final y excavación en suelo
- Excavación en roca
- Terraplén

5.3.1. El descapote inicial





NIT 900.880.846-3



Anexo. Oficio GG 241- 17

Se refiere a la parte del descapote que se realiza en primera instancia antes de comenzar las primeras excavaciones. Se ha dejado una parte del descapote para la actividad “descapote final y excavación en suelo” puesto que no todo el descapote se terminará al 100% antes de comenzar la excavación, sino que existirán tramos de descapote (muy pequeños) que no terminarán hasta efectuar la excavación definitiva de los últimos materiales.

La actividad de terraplén comenzará, por lo general, unos meses después de comenzar las excavaciones. Las fechas descritas para terraplenes podrían variarse en función del momento en el que en las excavaciones se encuentre material apto para colocación en terraplén.

En la mayor parte de los casos los equipos que se encuentren trabajando en los tramos que primero comienzan luego pasarán a los tramos que comienzan después, aprovechando así los mismos equipos en varios tramos de cada una de las unidades funcionales.

5.3.2. Movimiento de tierras (terraplenes)

La constructora propone realizar la construcción de terraplenes en gran parte con material de corte de taludes, disminuyendo de esta manera el transporte de material proveniente de la excavación.

5.3.3. Drenaje

En la construcción de carreteras es necesario evaluar los cruces de los ríos, esteros, y causes que se encuentren alrededor del proyecto y que puedan afectar a la carretera, siendo necesario realizar una obra de drenaje y/u obra civil para disponer su evacuación. El drenaje es un punto crítico y vulnerable para una carretera y su atención está relacionada directamente a la vida útil de la estructura de la vía.

Los trabajos de drenaje transversal, en general se han planificado para que comiencen unos pocos meses después del comienzo de las excavaciones ya que es imprescindible tener una excavación previa a la instalación de los sistemas de drenaje, bien sean tubos, bien sean boxes. Asimismo, ningún drenaje podrá terminar después de la terminación de los terraplenes o explanaciones (afirmados) bajo los que se encuentra, dado que, en general, el sistema de drenaje transversal requiere de unos rellenos posteriores a su terminación.

El drenaje longitudinal de la plataforma se ejecutará simultáneamente los pavimentos y el drenaje longitudinal de bermas de excavación se ejecutará simultáneamente con la excavación de los cortes, seguidamente a la terminación de cada uno.

Del drenaje considerado para la ampliación de la vía se considerará mantener las alcantarillas tipo cajón de hormigón y las alcantarillas circulares de hormigón que se encuentran en buen estado; siempre y cuando exista una evaluación mediante un soporte de estudio técnico, verificando su capacidad hidráulica.

Para los casos de alcantarillas de cajón y circulares de hormigón, que sea necesario su prolongación, se procederá a derrocar las estructuras de entrada y salida existentes para



www.uniondelsur.co

[facebook.com/viauniondelsur](https://www.facebook.com/viauniondelsur)

[viauniondelsur](https://twitter.com/viauniondelsur)

Unión del Sur

Calle 97 No. 23-60 Edificio Proksol piso 8 - Bogotá D.C.
Carrera 30 A # 12A-24 - Barrio San Ignacio
Tel: (+57) 2 736 4584 - San Juan de Pasto

Página 10

construir nuevas estructuras acorde con lo necesario; para las alcantarillas que no tengan la suficiente capacidad de conducir el caudal de diseño, será necesario ampliar la sección hidráulica.

5.3.4. Pavimentos

El pavimento es la superficie de rodamiento para los distintos tipos de vehículos, formada por el agrupamiento de capas de materiales destinados a distribuir y transmitir las cargas aplicadas por el tránsito al cuerpo de terraplén. Existen dos tipos de pavimentos: los flexibles (de asfalto) y los rígidos (de concreto hidráulico). La diferencia entre estos tipos de pavimentos es la resistencia que presentan a la flexión.

La estructura del pavimento a utilizarse está conformada por capas de mejoramiento granular, sub-base, base, base asfáltica y rodadura asfáltica.

Los tramos de pavimentos se dividirán en función de tramos homogéneos que estratégicamente se han considerado por el equipo de planificación. Se ha considerado que para comenzar un tramo homogéneo de pavimentos es necesario que exista una longitud suficiente de plataforma/explanada habilitada. Este frente de trabajo se integra por las siguientes actividades:

- a. Demolición de pavimento
- b. Mejoramiento de subrasante
- c. Subbase granular
- d. Base granular
- e. Riegos de imprimación
- f. Capas asfálticas
- g. Riegos de liga

En general, para poder permitir la simultaneidad del tráfico en las zonas donde se requiera, se tiene previsto siempre permitir uno o dos carriles de tráfico habilitados. Para ello, tal y como se muestra en el Plan de Manejo de Tránsito (volumen II) la ejecución de las actividades tanto de movimiento de tierras como de pavimentos, se ejecutarán en subfases.

5.3.5. Puentes

Un puente se define como una estructura destinada a salvar obstáculos naturales, como ríos, valles, lagos o brazos de mar; y obstáculos artificiales, como vías férreas o carreteras, con el fin de unir caminos de viajeros, animales y mercancías. Para sus labores de mantenimiento, es importante conocer las partes que lo componen y su función. Así como los diferentes materiales y tipologías de este tipo de estructuras.

Los puentes están conformados por dos (2) partes principales: superestructura e infraestructura o subestructura. La superestructura corresponde a todos los componentes que hacen parte de su tablero, tales como: losas, vigas, riostras, armadura, arco, cables, tirantes, pendolones, bordillos, andenes, barandas, juntas de dilatación, apoyos, pavimento, drenes, separadores, etc. La infraestructura o subestructura incluye estribos, torres, pilas, pilotes o caissons en



cimentaciones profundas y las aletas con su correspondiente cimentación. También las losas de aproximación o de acceso, el terraplén de acceso, los conos y taludes.

5.3.6. La ejecución de los viaductos se ha planteado de la siguiente forma:

Los primeros que comenzarán son los de la UF4, de los cuales el Puente del Guaitara es el que mayor premura tiene dada su dificultad y las asunciones en lo referente a los carros de avance, que se describirán más adelante.

En el momento de obtener la licencia ambiental de las UFs 1, 2 y 3 se comenzarán los viaductos de la UF3 con la mayor premura, dado que el plazo de esta UF es el menor de todas. En relación a los carros de avance en voladizo la previsión se ha realizado en base a las siguientes hipótesis:

- Se pretenden adquirir 2 pares de carros de avance de 11.4 m de anchura. Con estos dos pares se ejecutarán los 2 viaductos del Guaitara y posteriormente los dos viaductos del Macal.
- Se pretenden adquirir 4 pares de carros de avance de 21.8 m de anchura, dos (2) para el puente El Porvenir, y otros dos (2) para el Puente Sapuyes. El primer puente que termine permitirá el traslado de los 2 pares de carros al puente El Boquerón.
- En referencia a los puentes de vigas de concreto se pretende comenzar a prefabricar las vigas de estas estructuras simultáneamente con la subestructura, de manera que cuando esta última esté terminada se puedan colocar las vigas seguidamente.

6. Políticas de gestión de calidad, seguridad, salud y medio ambiente.

La Concesionaria Vial Unión del Sur es una empresa constituida al amparo de las leyes colombianas, cuyas actividades operacionales son la Ingeniería Civil. Se compromete, a través de sus más altas autoridades, a desarrollar sus actividades, difundiendo y aplicando una Política de Seguridad y Salud en el Trabajo que se inscribe dentro de las políticas generales de la empresa poniendo todo su empeño en desarrollar una gestión administrativa y operacional eficiente, favoreciendo la capacitación y el desarrollo de su recurso humano, buscando el crecimiento de la infraestructura instalada previniendo en todo momento los riesgos, tanto cuanto sea posible, mitigando los probables daños y la seguridad de las labores, incrementando la productividad, aplicando tecnología de punta y velando por la satisfacción y el bienestar de sus trabajadores y colaboradores.

La Concesionaria Vial Unión del Sur aplica un sistema de gestión que preserva la salud y la seguridad de todos sus empleados, la comunidad involucrada en el proceso, la protección del medio ambiente, esforzándose para mantener una alta calidad y confiabilidad en sus servicios. La Concesionaria Vial Unión del Sur se compromete a cumplir la norma legal vigente aplicable en el campo de la Seguridad y la Salud. Se compromete a realizar los seguimientos necesarios para ayudar a una mejora continua de los sistemas de gestión en dichas materias, utilizando programas de control y revisión sistemática de los procesos y actividades, así como un



diagnóstico, evaluación y control de riesgos, con el fin de ajustarse regularmente a los objetivos y metas con respecto a los impactos ambientales, la salud y la seguridad del personal, preservando siempre la calidad de los servicios que presta.

ÁREA SOCIAL

1. Programa de gestión social contractual

Documento incorporará los programas establecidos en el Plan Básico y en el Plan de Gestión Social señalados en los artículos 6 y 7 de la Resolución INCO 545 de 2008, tendiente a implementar lineamientos y parámetros que reduzcan los impactos socioeconómicos generados por las intervenciones del proyecto.

1.1. Impactos sociales identificados:

- Cambios de la cotidianidad, las costumbres y modos de vida
- Modificación de las actividades económicas de las familias del AID
- Generación de empleo y aumento en la contratación de mano de obra local
- Cambio en el valor de la tierra
- Generación de ingresos por venta de bienes y servicios
- Generación de incomodidad en la comunidad por la ejecución de actividades de obra
- Cambio en la dinámica de las relaciones entre la comunidad – autoridades - empresa
- Cambio en la infraestructura vial existente (Modificación en la movilidad y accesibilidad de vías veredales y/o urbanos).
- Cambio en la capacidad organizativa y de gestión de las organizaciones sociales, gremiales, comunitarias cívicas; públicas y privadas

1.2. Programas para el manejo de los impactos.

A través de la Gestión Social se implementan programas del Plan de Gestión Social Contractual, los cuales permiten reconocer y tener en cuenta las características de los Municipios del área de influencia directa; convirtiéndose en un aporte en el desarrollo de cada uno de ellos, estos programas son:

- Programa de atención al usuario
- Programa de educación y capacitación al personal vinculado al proyecto
- Programa de información y participación comunitaria
- Programa de apoyo a la capacidad de gestión institucional
- Programa de capacitación, educación y concientización de la comunidad aledaña al proyecto





NIT 900.880.846-3

CONCESIÓN
Rumichaca
Pasto



Anexo. Oficio GG 241- 17

- Programa de arqueología preventiva
- Programa de cultura vial
- Programa de acompañamiento a la gestión socio predial
- Programa de vinculación de mano de obra

1.3. Proceso de vinculación de mano de obra:

El protocolo de vinculación está diseñado para garantizar transparencia en el proceso de contratación y cumple las obligaciones contractuales requeridas por la ANI, así como la normatividad vigente las cuales están integradas en las siguientes fases:

1. Socialización de vacantes: A través del SENA, se informa el número de vacantes y perfiles requeridos
2. Recepción de hojas de vida: Página web de la Concesionaria www.uniondelsur.com y a través del SENA.
3. Creación de Base de Datos: Todas las hojas de vida se clasifican según el perfil, tipo de mano de obra (calificada o no calificada), se determina su lugar de origen y se continua con el proceso de selección conjuntamente con el SENA.
4. Formación y certificación del SENA: Con la clasificación de cargos, se identifica la necesidad de ofertar programas de capacitación y formación para los inscritos en la Base de Datos y su posterior certificación.

El convenio con el SENA, permite a la comunidad acceder no solamente a la oferta laboral de la Concesionaria Vial Unión del Sur, también abre campo a ofertas laborales de otras empresas. L CVUS dispone de una base de datos generada a través del registro de hojas de vida en la página web de la concesionaria. De igual manera el acceso a procesos formativos que permitan acceder a las respectivas certificaciones con el fin de tener mayores oportunidades de acceso laboral.

ÁREA AMBIENTAL

La estrategia del Concesionario con relación a los asuntos ambientales es la oportuna obtención de las licencias ambientales que permitan el desarrollo óptimo de la construcción incluyendo todos los elementos necesarios en el diseño y así generar el menor impacto ambiental durante la obra.

El objetivo es obtener las licencias mediante los EIA y así poder dar inicio a la construcción. Para el avance del proyecto es necesario el licenciamiento ambiental trayecto integral del mismo contemplándose para las unidades funcionales 1, 2, 3, 4 y 5.1.

1. Estudio de impacto ambiental EIA

La Concesionaria Vial Unión del Sur, de acuerdo al alcance del proyecto Corredor Rumichaca – Pasto se realiza el proceso de Licenciamiento Ambiental, ante la Autoridad de Licencias Ambientales - ANLA.



www.uniondelsur.co

- facebook.com/viauniondelsur
- [viauniondelsur](https://twitter.com/viauniondelsur)
- Unión del Sur

Calle 97 No. 23-60 Edificio Proksol piso 8 - Bogotá D.C.
Carrera 30 A # 12A-24 - Barrio San Ignacio
Tel: (+57) 2 736 4584 - San Juan de Pasto

Página 14



NIT 900.880.846-3



Anexo. Oficio GG 241- 17

Teniendo en cuenta la presencia de comunidades indígenas sobre el Corredor Vial y el debido proceso con las mismas se ha dividido el proceso de licenciamiento por tramos, de la siguiente manera:

SECTOR	UF	TRAMO	EIA
Tramo Ipiales – San Juan	UF1	0+900 – 15+750	EIA 1A
Tramo San Juan – Pedregal	UF1, UF2 y UF3	15+750 – 44+843	EIA 1B
Tramo Pedregal – Catambuco	UF4 y UF5.1	0+000 – 32+700	EIA 2

De acuerdo a lo anterior se describe los trámites correspondientes ante el proceso de Licenciamiento Ambiental:

EIA	GESTIÓN ADELANTADA
EIA 1A	No se ha logrado avanzar en el trámite de Licenciamiento Ambiental debido a la no autorización por el Resguardo de Ipiales, para el ingreso a campo con el fin de llevar a cabo la recolección de información primaria para elaboración del Estudio de Impacto Ambiental.
EIA 1B	<p>Se radico el día 19 de julio de 2017 ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA la solicitud de licenciamiento ambiental.</p> <p>El día 25 de julio de 2017, se realizó la verificación de información correspondiente a los documentos del EIA para trámite de Licenciamiento, se concluye que la información entregada está completa.</p> <p>De parte de la ANLA se notificó para el día 17 de agosto de 2017, la reunión de presentación del proyecto y del Estudio de Impacto ambiental.</p> <p>Así mismo se notifica para el día 22 de agosto de 2017 el desarrollo de la visita de evaluación del Estudio de Impacto Ambiental en campo.</p> <p>El trámite de Licenciamiento para este tramo se encuentra en evaluación de la Autoridad Ambiental competente – ANLA.</p>
EIA 2	El día 04 de abril de 2017, la Concesionaria Vial Unión del Sur realiza la solicitud de Licenciamiento Ambiental ante la ANLA para el tramo Pedregal – Catambuco.



www.uniondelsur.co

- facebook.com/viauniondelsur
- [viauniondelsur](https://twitter.com/viauniondelsur)
- Unión del Sur

Calle 97 No. 23-60 Edificio Proksol piso 8 - Bogotá D.C.
Carrera 30 A # 12A-24 - Barrio San Ignacio
Tel: (+57) 2 736 4584 - San Juan de Pasto



NIT 900.880.846-3



Anexo. Oficio GG 241- 17

	<p>Se obtiene el Auto 388 con fecha 24 de abril de 2017, mediante el cual se inicia un trámite administrativo de Licencia Ambiental y se adoptan otras disposiciones.</p> <p>Los días 9 al 13 de mayo de 2017, se realiza la visita de evaluación y seguimiento del Estudio de Impacto Ambiental en el área del proyecto.</p> <p>La ANLA cita para el día 26 de mayo de 2017 el requerimiento de información adicional, dicha reunión fue desarrollada con el fin de dar a conocer de parte de la Autoridad Ambiental los requerimientos de información adicional al documento de Estudio de Impacto Ambiental.</p> <p>El día 24 de julio de 2017, la Concesionaria Vial Unión del Sur, realiza la radicación a la ANLA de información adicional en atención a los requerimientos realizados.</p> <p>A la fecha dicho estudio se encuentra en la última etapa de evaluación a cargo de la ANLA, se está a la espera del otorgamiento de la Licencia Ambiental.</p>
--	--

2. Levantamiento de Veda

A continuación, se evidencia el estado de dicho procedimiento, en donde la Concesionaria ha avanzado con la debida diligencia en la medida en que las circunstancias de orden social lo han permitido.

2.1. UF 1 (0+900-15+750- Ipiales – San Juan)

Para este sector, no se ha podido avanzar en la recolección de información de campo que permita consolidar el informe para solicitud de levantamiento de Veda, debido a la no autorización de parte de la comunidad indígena de asentada en dicho territorio, para este caso el Resguardo Colonial de Ipiales. La negativa de esta comunidad se centra principalmente en su oposición a la instalación de la caseta de peaje proyectada en el Contrato de Concesión, tema que se ha venido tratando en las reuniones en el marco de la consulta previa.

Medidas tendientes a superar la problemática:

Se ha dispuesto del personal idóneo para el trabajo de relacionamiento con la comunidad en procura de obtener su consentimiento para que los profesionales sociales, prediales y ambientales puedan ingresar al territorio a levantar información primaria que permita realizar los respectivos informes y trabajos de caracterización.

2.2. UF 1, 2 y 3 (Tramo San Juan – Pedregal):



www.uniondelsur.co

facebook.com/viauniondelsur

[viauniondelsur](https://twitter.com/viauniondelsur)

Unión del Sur

Calle 97 No. 23-60 Edificio Proksol piso 8 - Bogotá D.C.
Carrera 30 A # 12A-24 - Barrio San Ignacio
Tel: (+57) 2 736 4584 - San Juan de Pasto

Página 16

El día 30 de mayo de 2017, se radicó en la Unidad de Bosques, Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos el documento “Informe técnico de solicitud del levantamiento de Veda para el proyecto vial doble calzada Rumichaca – Pasto, tramo San Juan – Pedregal”

El día 30 de junio de 2017, se emitió el Auto N° 245 “Por medio del cual se inicia actuación administrativa para la evaluación de una solicitud de levantamiento parcial de Veda de especies de flora silvestre y se toman otras determinaciones”.

A la fecha, se está a la espera de la emisión del Acto Administrativo según a partir de la evaluación del documento radicado por la Concesionaria. Según los términos de tiempo de la Unidad de Bosques B y S.E., se prevé que dicho Acto Administrativo se estaría emitiendo a finales de septiembre, tiempo que se encuadra dentro del cronograma proyectado para esta gestión.

Si la emisión del Acto Administrativo toma más tiempo del señalado, es posible que se presenten afectaciones en el cumplimiento del cronograma, pues dicho acto puede incluir observaciones para ajustes y/o requerimientos adicionales.

2.3. UF 4 y 5.1 (Tramo Pedregal – Catambuco):

Se realizó la solicitud ante la Unidad de Bosques, Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos – MADS, el día 29 de mayo de 2017, fecha en la cual se hizo entrega del documento “Informe técnico de solicitud del levantamiento de Veda para el proyecto vial doble calzada Rumichaca – Pasto, tramo Pedregal Catambuco”

El día 9 de junio de 2017, se emitió el Auto N° 204, por medio del cual se inicia actuación administrativa para la evaluación de una solicitud de levantamiento parcial de veda de especies de flora silvestre y se toman otras determinaciones.

Como resultado de lo anterior, la Unidad de Bosques B y M.E, emitió la Resolución 1474 del 19 de julio de 2017, “por la cual se levanta de manera parcial la veda de especies de flora silvestre y se toman otras disposiciones”. Dicha Resolución incluyó una serie de requerimientos y recomendaciones algunas de estas deben ser ejecutadas antes de iniciar las obras, otras se deberán ejecutar de manera sucesiva en la medida en que avanzan las labores de construcción.

En lo concerniente a las labores previas, la Concesionaria está poniendo todo su empeño para culminarlas en su totalidad en el transcurso de un mes. En todo caso, el informe resultante de dichas actividades no será un pre requisito para el avance de las obras, pues se entiende que con la emisión de la Resolución 1474 de 2017, ya se ha materializado el levantamiento parcial de veda.

3. Plan arqueológico preventivo

TRAMO	GESTIÓN ADELANTADA
IPIALES - PEDREGAL	





NIT 900.880.846-3



Anexo. Oficio GG 241- 17

	<p>El día 26 de abril 2016 mediante radicado 1944 se hace entrega del reconocimiento arqueológico de la zona, ante dicha solicitud 24 de mayo de 2016, el ICANH solicita ajustes mediante radicado 2257.</p> <p>El día 07 de junio de 2016, se radica ante el ICANH el reconocimiento Arqueológico. Es aprobado el día 20 de junio de 2016, mediante radicado 2717 número de autorización 5844.</p> <p>El día 6 de febrero de 2017, se hace radicación del informe final y PMA de las Unidades Funcionales 1,2 y 3 ante el ICANH, a la cual esta entidad el 27 de abril de 2017 solicita ajustes mediante radicado 1867.</p> <p>El día 22 de junio de 2017, se radica en el ICANH el informe final y el Plan de Manejo Arqueológico de las Unidades Funcionales 1,2 y 3, de acuerdo a los ajustes solicitados, a la fecha dicho informe continúa en evaluación.</p>
<p>PEDREGAL - CATAMBUCO</p>	<p>El día 26 de abril de 2016 mediante radicado 1943 se hace entrega al ICANH la información de reconocimiento arqueológico. A esta solicitud la entidad solicita ajustes el día 24 de mayo de 2016, mediante radicado 2257.</p> <p>El día 7 de junio de 2016 se hace entrega al ICANH los ajustes Reconocimiento arqueológico. Esta solicitud es aprobada el día 20 de junio de 2016, mediante radicado 2716 y número de autorización 5835.</p> <p>El día 29 de septiembre de 2016, se hace entrega del informe final y Plan de Manejo Arqueológico de las Unidades Funcionales UF 4 y 5. A la cual se hace la solicitud de ajustes. 11 de noviembre de 2017 mediante radicado 1867.</p> <p>El día 30 de diciembre de 2016, se hace entrega del Informe final y Plan de Manejo Arqueológico con los ajustes solicitados, el cual es aprobado el día 23 de enero de 2017.</p> <p>El día 24 de abril de 2016, se radica ante el ICANH el Documento para implementación del Plan de Manejo Arqueológico de las Unidades Funcionales 4 y 5, este es aprobado el día 7 de junio de 2017, mediante número de intervención 6615.</p> <p>A partir del día 07 de julio de 2017 se da Inicio a la implementación del Plan de Manejo Arqueológico en las unidades funcionales UF 4 y 5.</p>



www.uniondelsur.co

- facebook.com/viauniondelsur
- [viauniondelsur](https://twitter.com/viauniondelsur)
- [Unión del Sur](#)

Calle 97 No. 23-60 Edificio Proksol piso 8 - Bogotá D.C.
 Carrera 30 A # 12A-24 - Barrio San Ignacio
 Tel: (+57) 2 736 4584 - San Juan de Pasto

--	--

4. Consulta Previa

4.1. Cabildo Indígena Montaña de fuego

La Consulta Previa con esta comunidad perteneciente al pueblo Quillacinga, se logró protocolizar con acuerdos el 30 de mayo de 2017

4.2. Cabildo indígena de Catambuco

La Consulta Previa con esta comunidad perteneciente al pueblo Quillacinga, se logró protocolizar con acuerdos el 30 de mayo de 2017.

4.3. Resguardo indígena de Iles, Parcialidad Aldea de María y Resguardo indígena de San Juan

Las consultas previas con estas comunidades indígenas pertenecientes al pueblo de los Pastos, se encuentran debidamente instaladas y en desarrollo conforme a las siguientes rutas metodológicas:

Etapa	Aldea de María	San Juan	Iles
Preconsulta e instalación	7 de junio de 2017	10 de junio de 2017	6 de junio de 2017
Taller construcción línea base y caracterización	8 de junio al 8 de octubre de 2017	11 de junio al 8 de septiembre de 2017	7 junio a 8 de agosto 2017
Reunión taller de identificación de impactos y medidas de manejo	8 de noviembre de 2017	2 de octubre de 2017	30 de septiembre de 2017
Reunión formulación de preacuerdos	28 de noviembre de 2017	30 de octubre de 2017	4 de noviembre de 2017
Reunión de protocolización	1 de diciembre de 2017	17 de noviembre de 2017	11 de noviembre de 2017

4.4. Resguardo Indígena de Ipiales

Esta comunidad cuenta con las respectivas certificaciones de presencia de comunidad indígena emitidas por el Ministerio del Interior, Dirección de Consulta Previa. El Ministerio del Interior, ha efectuado la convocatoria de preconsulta e instalación de consulta durante 8 oportunidades a partir del 10 de agosto del año 2016. Sin embargo, hasta el momento no se ha logrado formalizar dicha instalación, principalmente por el desacuerdo de la comunidad en la inclusión del peaje en el diseño del proyecto vial.



Lo anterior no ha impedido que se avance en las actividades de relacionamiento entre la Concesionaria y la Comunidad, pues se generan de manera cotidiana espacios de diálogo entre ellos y el equipo de consulta previa, buscando ganar terreno que facilite la ejecución de la ruta metodológica una vez se haya superado el disenso en torno al peaje entre la comunidad y la ANI.

PROCESO DE ADQUISICIÓN PREDIAL

1. Principales obligaciones del componente predial:

- Elaborar y entregar para revisión del Interventor, el Plan de Adquisición Predial. La entrega se debe realizar dentro de los 210 días siguientes a la fecha de inicio del proyecto.
- Para iniciar las Intervenciones de una Unidad Funcional, (i) haber adquirido o, (ii) demostrar que se tiene disponibilidad del cuarenta por ciento (40%) (ya sea por (i), por (ii) o por la suma de ambos) de la longitud efectiva de los Predios necesarios para la ejecución de las Intervenciones en la respectiva Unidad Funcional.
- Obtener la incorporación al dominio público de las franjas de terreno requeridas para la ejecución del proyecto. Sobre las franjas objeto de adquisición, no debe recaer ningún tipo de limitación al derecho real de dominio.
- Notificar a la entidad contratante una vez se destinen el 90% de los recursos contenidos en la subcuenta predios.
- Elaborar y entregar para revisión del Interventor, el Plan de Compensaciones Socioeconómicas. La entrega se debe realizar treinta (30) Días después de recibida la no objeción al Plan de Adquisición de Predios.

En la Etapa Preoperativa – Fase de Construcción se encuentran los siguientes compromisos contractuales:

- Adquirir el cien por ciento (100%) de los Predios del Proyecto.
- Ejecutar en su totalidad el Plan de Compensaciones Socioeconómicas.

2. Estrategia para Optimizar el proceso predial y minimizar los riesgos asociados con la Gestión Socio predial:

- A. Participar en el proceso de elaboración de diseños a fin de: 1) Ajustar la nueva calzada para que se adose a uno de los lados y se aproveche la totalidad de la vía existente como





NIT 900.880.846-3



Anexo. Oficio GG 241- 17

- una de las calzadas. 2) Generar modificaciones en el diseño para desafectar la infraestructura comunitaria o productiva. Generación de metodologías, cronogramas y controles para la ejecución y seguimiento de la adquisición predial.
- B. Trabajar en la Identificación de las falencias en estudios previos y definición de criterios para la gestión predial.
 - C. Apoyar el proceso de elaboración de diseños a fin de lograr optimización desde el punto de vista predial.
 - D. Definición de metodologías y cronogramas para la ejecución de la gestión predial.
 - E. Apoyo en reuniones informativas con las comunidades y administraciones municipales.
 - F. Diseño y emisión de piezas informativas para evitar casos de suplantación y/o fraude.
 - G. Establecimiento de dos comités de seguimiento semanales a contratistas.
 - H. Análisis de la titulación a fin de determinar las limitaciones jurídicas.
 - I. Implementación del Plan de Compensaciones Socioeconómicas: Instrumento de Gestión Social que menciona el artículo 8 de la Resolución INCO 545 de 2008
 - J. Implementación del Plan de Gestión Social Contractual: Documento incorporará los programas establecidos en el Plan Básico y en el Plan de Gestión Social señalados en los artículos 6 y 7 de la Resolución INCO 545 de 2008.
 - K. Implementación de mecanismos de participación que permitan mantener una relación armónica y de corresponsabilidad con las comunidades del Área de influencia del proyecto.

El plan predial se ajusta a los lineamientos establecidos en el APT 9 y el otrosí No. 2. Lo cual demuestra la debida diligencia de la Concesionaria en el componente de gestión predial.

Lo anterior ha sido posible gracias al buen sistema de planificación empleado, el cual, en concordancia con las sugerencias de la interventoría, se ha efectuado teniendo en cuenta todas las actividades especiales previsible, tales como licenciamientos ambientales, consulta previa, reasentamientos, entre otras situaciones, analizando cada unidad funcional de manera independiente y teniendo en cuenta la previsión ante el peor de los escenarios previsible.



www.uniondelsur.co

- facebook.com/viauniondelsur
- [viauniondelsur](https://twitter.com/viauniondelsur)
- Unión del Sur

Calle 97 No. 23-60 Edificio Proksol piso 8 - Bogotá D.C.
Carrera 30 A # 12A-24 - Barrio San Ignacio
Tel: (+57) 2 736 4584 - San Juan de Pasto

Página 21

3. Gestión predial por Unidades Funcionales

3.1. Unidades Funcionales 1, 2 y 3.

En las UF 1,2 y 3, se han adelantado actividades prediales preliminares, identificando a partir de la información cartográfica del IGAC, la relación de predios pertenecientes a las comunidades indígenas y predios de propiedad privada individual. No obstante, y como lo indica el procedimiento de gestión predial, dada la desactualización de la información predial, se hace necesario corroborar en terreno dicha información mediante trabajo de campo; esto no ha sido posible, pues hemos encontrado que los predios privados en su mayoría se hallan dentro de la jurisdicción de los resguardos o Cabildos Indígenas, lo cual ha impedido el trabajo de verificación, y se espera tener luz verde para avanzar en la medida en que se vayan surtiendo los respectivos procesos de Consulta Previa..

3.2. Unidades Funcionales 4 y 5 (5.1 y 5.2)

La gestión predial en estas UF, está más adelantado, entre otras razones, porque la gran mayoría de las familias que habitan estos territorios son campesinas cuya titularidad predial es de carácter privado. Si bien en estas UF se identificaron comunidades indígenas tales como el Cabildo Montaña de Fuego y el Cabildo de Catambuco, estas no cuentan con territorio colectivo y la propiedad que ostentan los comuneros es de carácter privado.

Una vez protocolizadas las consultas previas con estas comunidades, se logró avanzar en la identificación de la totalidad de los predios y se ha avanzado en el proceso de gestión predial obteniendo los resultados que se relacionan a continuación:

INSUMOS PEDIALES	UF4	UF5	TOTAL
ENTREGADOS A CVUS	248	157	405
RADICADOS A INTERVENTORIA	231	155	386
EN REVISION INTERVENTORIA	47	73	120
EN REVISION CONCESIONARIA	13	6	19
NO OBJETADOS INTERVENTORIA	162	51	213
DESAFECTADOS	2	11	13
DESAPROBADOS	1	0	1

AVALUOS COMERCIALES	UF4	UF5	TOTAL
SOLICITADOS 4G	112	0	112





NIT 900.880.846-3



Anexo. Oficio GG 241- 17

ENTREGADOS A CVUS	111	0	111
RADICADOS A INTERVENTORIA	111	0	111
NO OBJETADOS	67	0	67
EN REVISION INTERVENTORIA	22	0	22
EN REVISION CONCESIONARIA	22	0	22
NO ENTREGADAS	1	0	1
INSUMOS PARA SOLICITUD CVUS	50	51	101
SOLICITADOS CVUS	36	6	42
NO OBJETADOS PARA SOLICITUD DE AVALUO	10	45	55
MODIFICACION DE DISEÑO INSUMO	4	0	4
DESAFECTADOS	2	12	14

PROCESO DE ENAJENACION VOLUNTARIA	UF4	UF5	TOTAL
PREDIOS PARA OFERTAR	67	0	67
PREDIOS CON OFERTA FORMAL EXPEDIDA	53	0	53
PREDIOS NOTIFICADOS	27	0	27
PREDIOS LIBERADOS CON PERMISO DE INTERVENCION EN NOTIFICACION DE OFERTA	20	0	20
PREDIOS LIBERADOS CON PERMISO DE INTERVENCION CON PROMESA DE COMPRAVENTA	0	0	0
PREDIOS LIBERADOS CON PERMISO DE INTERVENCION PREVIO A LA NOTIFICACION DE LA OFERTA	97	114	211

	UF4	L. EFECTIVA UF4	UF5	L. EFECTIVA UF5
TOTAL PREDIOS	421		322	
AVALUOS 4G OBJETADOS PARA APROBACION	45	1448,41	0	0
AVALUOS PROYECTADOS CVUS	50	1923,0026	51	2350,68



www.uniondelsur.co

- facebook.com/viauniondelsur
- viauniondelsur
- Unión del Sur

Calle 97 No. 23-60 Edificio Proksol piso 8 - Bogotá D.C.
Carrera 30 A # 12A-24 - Barrio San Ignacio
Tel: (+57) 2 736 4584 - San Juan de Pasto



NIT 900.880.846-3



Anexo. Oficio GG 241- 17

PREDIOS PARA OFERTAR CON AVALUO APROBADO SIN LIBERACION DE PROPIETARIO	47	2179,33	0	0
PREDIOS LIBERADOS PREVIOS A OFERTA- PERMISOS DE INTERVENCION ANTICIPADA	97	8378,2802	114	9281,3195
PREDIOS LIBERADOS CON OFERTA APROBADO POR PROPIETARIO	20	179,95	0	0

PORCENTAJE LONGITUD EFECTIVA LIBERADA	54,30%	41,81%
LONGITUD TOTAL UNIDAD FUNCIONAL	15760	22200

PORCENTAJE LONGITUD PROYECTADA QUE PODRIA LIBERARSE CON AVALUOS Y OFERTAS EN TRAMITE	35,22%	10,59%
--	--------	--------

PREDIOS CON AVALUO APROBADO Y CON PERMISO DE INTERVENCION ANTICIPADA- LONGITUD EFECTIVA PROYECTADA	30	2200,44	21	831,87
--	----	---------	----	--------

PORCENTAJE LONGITUD EFECTIVA PROYECTADA CON AVALUOS Y OFERTAS EN TRAMITE QUE TIENEN PERMISO DE INTERVENCIÓN ANTICIPADA	21%	7%
--	-----	----

Proyectó: C. Meneses.
Revisó: H. Méndez



www.uniondelsur.co

- facebook.com/viauniondelsur
- [viauniondelsur](https://twitter.com/viauniondelsur)
- Unión del Sur

Calle 97 No. 23-60 Edificio Proksol piso 8 - Bogotá D.C.
Carrera 30 A # 12A-24 - Barrio San Ignacio
Tel: (+57) 2 736 4584 - San Juan de Pasto